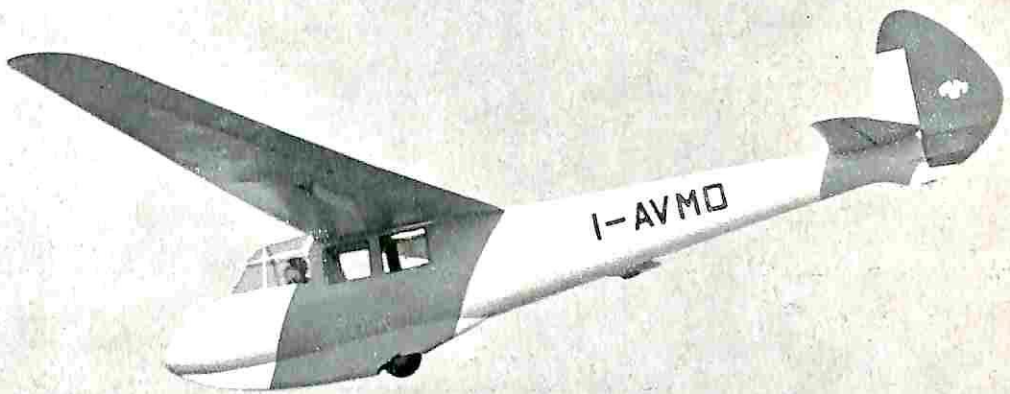




Wolo a Vela

PERIODICO DEI VOLOVELISTI ITALIANI



AEROCLUB VOLOVELISTICO MILANESE

Federato all'Aero Club d'Italia

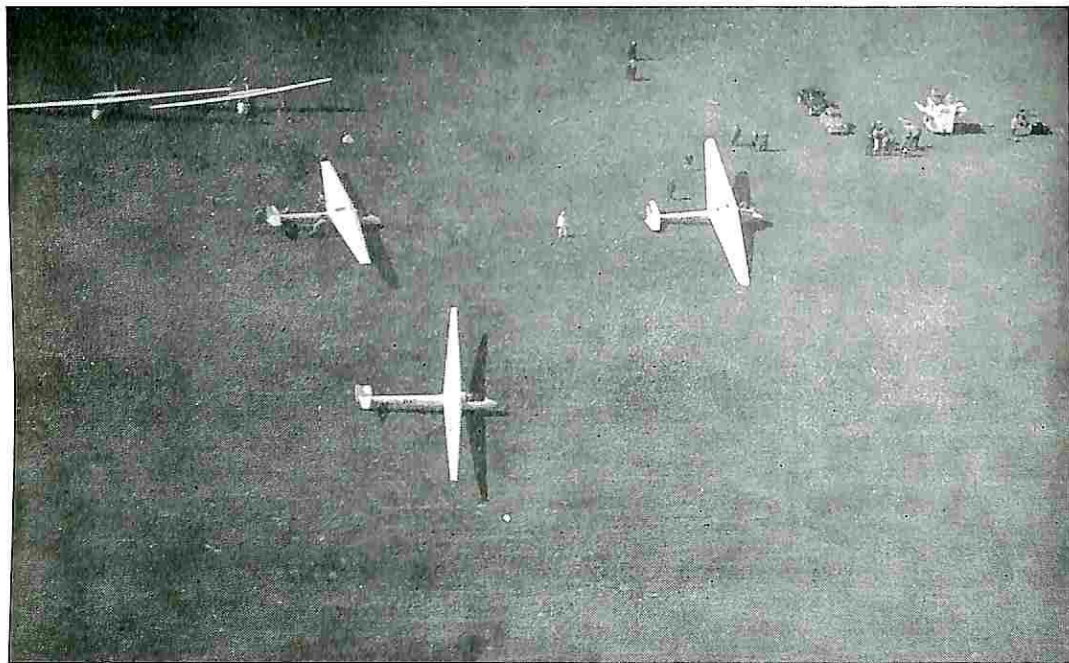


Foto Gc. Sabaini

Scuola di Volo a Vela

Corsi per conseguimento del brevetto «C» di Volo a Vela

Corsi di allenamento per piloti di aliante.

MILANO - Via Ugo Foscolo, 3 - Telefono 872.477

Volo a Vela

PERIODICO DEI VOLOVELISTI ITALIANI

Pubblicazione bimestrale

Anno 3° Numero 17

Ottobre 1959

COMITATO REDAZIONALE

Redattore Capo: *Giancarlo Sabaini* - Redattori: *Plinio Rovesti, Egidio Galli* - Collaboratori: *Mario Sabaini, Giorgio Evangelisti.*



Sede ed Amministrazione

Milano, Via Ugo Foscolo 3 - Tel. 872.477



Un numero L. 250 - Abbonamento annuo L. 1.200

Estero il doppio

Abbonamento sostenitore L. 5.000

I versamenti possono venire effettuati sul c/c postale 3/27318 intestato a Volo a Vela - Via U. Foscolo 3 - Milano.

SOMMARIO

P. MORELLI - *Volo su rotta Rieti-Potenza* pag. 2

*** — *Vetro-poliestere-balsa = Phoenix FS 24* » 6

NOTIZIARIO » 11

VITA DEI GRUPPI » 14

* — *Sondaggio volovelistico torinese ad Aosta* » 20

G. VETTORAZZO - *Trento-Veronac. che sogno!* » 21

In copertina: Un « Canguro C.V.V. 6 » modificato dalla SSVV dell'AVM. Si ritorna al ruotino fisso.

(foto Lussu)

MACCHINE STRANIERE

Si ha l'impressione che stia per verificarsi un fenomeno di importanza rilevante, i cui sviluppi potranno anche andare oltre i limiti suggeriti da una equilibrata previsione.

L'impressione nasce all'esame dell'elenco delle immatricolazioni e alle notizie delle prossime consegne di aianti di fabbricazione o di progettazione straniera.

E' noto che a Torino volino gli Schleicher «Ka 6» e «Ka 7»; a Vergiate sia in arrivo il «Bocian», mentre già vola da parecchio tempo il «Fauvel»; a Legnano, operante a Bresso, voli uno Schleicher «Ka 2»; a Bolzano esistono uno «Jaskolka» ed un altro «Ka 6»; a Trento da anni voli uno Spalinger «S 18» ed a Modena operi da pochi mesi uno «Skylark III». Non va poi dimenticata la coppia di Spalinger «S 21» e la serie degli «Spatz» costruiti su licenza dalla Meteor.

Se si consideri che la percentuale delle macchine elencate, tolti gli «S 21» ed alcuni «Spatz» inefficienti, rispetto alla flotta nazionale, è molto vicino al 25%, c'è di che riflettere, tanto per i costruttori quanto per i dirigenti volovelistici.

Per gli acquirenti sembra che già abbiano, non solo riflesso, ma anche ben fatto i conti dato che affrontare, oltre al prezzo, un dazio doganale pesante quanto può soltanto esserlo l'attuale 33% del valore da importare, non significa altro che applicare l'antica legge economica del comperare il miglior prodotto al minor prezzo.

Dando una occhiata alle costruzioni nazionali è chiaro che la qualità è fuori causa perchè ottima; ad allontanare i compratori sono invece i prezzi. Tranne SAI-Ambrosini e Meteor, tutto è artigianato, l'encomiabile ma irraggiungibile artigianato dai costi... scostanti.

Per i costruttori volovelistici la preoccupazione è forte perchè i problemi sono ardui. Un esempio: 1° vendere macchine «standard» ad un prezzo non superiore al corrispettivo di 10.000 marchi («Ka 6»); 2° per vendere a tal prezzo bisogna ridurre i costi; 3° per ridurre i costi occorre costruire in serie almeno 20 pezzi.

Se ciò vorrà dire passare un ordine ad una sola azienda, pazienza.

E' sempre meglio che continuare a non avere industria volovelistica nazionale e vedere il nostro denaro andare, come sta andando, dove si compera bene.

La Redazione

VOLO SU ROTTA RIETI-POTENZA

di PIERO MORELLI

È stato il volo più interessante fra quelli che ho fatto, e voglio raccontarvelo.

Rieti, 26 luglio 1959. Quarta prova del Campionato Nazionale. Tema: distanza su rotta prefissata Rieti-Potenza.

Aliante « Passero » I-FOLM dell'Aero Club di Torino, sprovvisto di radio, con la normale dotazione di strumenti più una bussola Smith, una variometro Badin da ± 10 m/s, un virobandometro elettrico del tipo piccolo di fabbricazione tedesca alimentato in c.c. 4.5 volt.

Vengono pronosticati venti moderati dal 4° quadrante su tutta la rotta, formazione di cumuli con notevole sviluppo verticale e probabili temporali.

Mi sgancio alle 11.45 a 700 metri sul lato sud del campo, come prescritto, e mi appoggio subito ai costoni a sud e sud-est di Rieti. Le ascendenze sono strette e incostanti. Più volte faccio una quota (1100/1300 metri) che mi consente di allontanarmi in rotta verso il lago del Rio Salto e più volte la perdo e torno indietro, per non perdere la possibilità di riatterrare in campo. Non ho mai stentato ad aganciarmi stabilmente in questa zona.

Alle 14, dopo ben due ore e un quarto di inutili tentativi, sono a 550 metri di quota in vista dell'aeroporto, dopo aver visto tutti gli altri involarsi più o meno agevolmente lungo la rotta fissata. Sono molto avvilito, quando incappo finalmente nell'ascendenza buona che a 2 m/s mi porta verso il Monte Nuria, su cui vedo formarsi rapidamente un bel cumulo robusto.

Mi ricordo di alcuni consigli di Vitelli, che ha una bella esperienza in materia, e giunto alla base del cumulo a 1600 metri (tutte le quote citate sono rispetto all'aeroporto di partenza), decido di entrarvi. Ho infatti perfettamente centrato l'ascendenza (le lancette dei variometri sono ferme sul + 2), il cumulo è nella fase crescente del suo sviluppo, le cime delle montagne sono scoperte e, fattore non privo di importanza, mi sento fiducioso.

Il « Passero » non è l'aliante più adatto per

il pilotaggio senza visibilità, tuttavia, in ascendenza perfettamente tranquilla, lo controllo agevolmente. Ben presto la capottina è tutta imperlata di gocce d'acqua. Solo verso il termine della salita, a circa 3000 metri, in un momento prematuro di rilassamento, ho delle oscillazioni di velocità che si amplificano rapidamente sino a 30-150 km/h (indicati). Mi concentro nello sforzo di riportare la spirale a regime, e dopo un po' ci riesco.

Esco comunque dalla nube poco dopo, a 3100 metri, e posso notare che la nube si sviluppa ancora per poche centinaia di metri sopra di me. La visione delle nubi, già a considerevole sviluppo verticale, cosparsa avanti e sotto di me, sospese nell'aria limpida, e del terreno multiforme che si intravede fra esse, è affascinante.

Punto decisamente a sud-est in una lunga planata che mi porta in breve sulle pendici del Monte Velino, a NO del bacino del Fucino. Sono a 1400 metri, e riguadagno agevolmente la base dei cumuli (1600 metri). Mi soffermo a guardare avanti a me, per decidere la via da seguire. Un cumulo imponente si sta ingrossando a vista d'occhio sul Fucino. Penso di riuscire a portarmici sotto, guadagnarne e attraversarne la base senza entrarvi. Mi conforta di vedere le montagne a sud del Fucino scoperte, e noto, dalle ombre al suolo, che i cumuli sono ancora isolati, con larghi corridoi di sereno attorno.

Attuo il mio piano, senonchè, nell'attraversare la base della grande nube (che sta nel frattempo assumendo le caratteristiche del nembo, come i frequenti lampeggiamenti mi avvertono) l'ascendenza si fa sempre più intensa e, per annullare la velocità verticale sono costretto ad aumentare la mia velocità anemometrica fino a 100/120 km/h. Non mi fido di aumentarla ancora perchè l'aria è agitata, e per la stessa ragione non oso aprire i freni. Per poterli aprire dovrei ridurre la velocità, ma ciò significherebbe entrare nella nube, il che voglio evitare. Ma non ci riesco

egualmente poichè, a 120 km/h, il variometro ricomincia a salire: 1, 2, 3 m/s.

Sono entrato mio malgrado, in questa brutta nube. Sono più volte colpito da scrosci di pioggia ma il variometro continua a segnare salita. Rassegnato, riduco la velocità a 70/80 km/h e mi concentro nello sforzo di mantenermi in rotta a 150° per poter uscire nel sereno nella direzione voluta. Ma l'aria è agitata e trovo difficoltà: la paletta del virosbandometro si sposta ora a destra ora a sinistra; la bussola ruota tranquillamente ora in un senso ora nell'altro. Sono un po' preoccupato. Non era mia intenzione cacciarmi nei guai, e sono preso da un certo nervosismo. Un'occhiata all'altimetro: 2500 metri. Ho guadagnato 900 metri in nube senza volerlo.

Ad un tratto la nube si fa più chiara e mi appare uno squarcio, piccolo, da cui intravedo, come in fondo a un pozzo, un lembo verde scuro di terreno. Senza esitazione apro i freni e cerco di mantenermi in questa fessura della nube in una spirale stretta a 120 km/h. Lo squarcio scompare e riappare, a tratti, ma alla fine i miei sforzi sono coronati da suc-

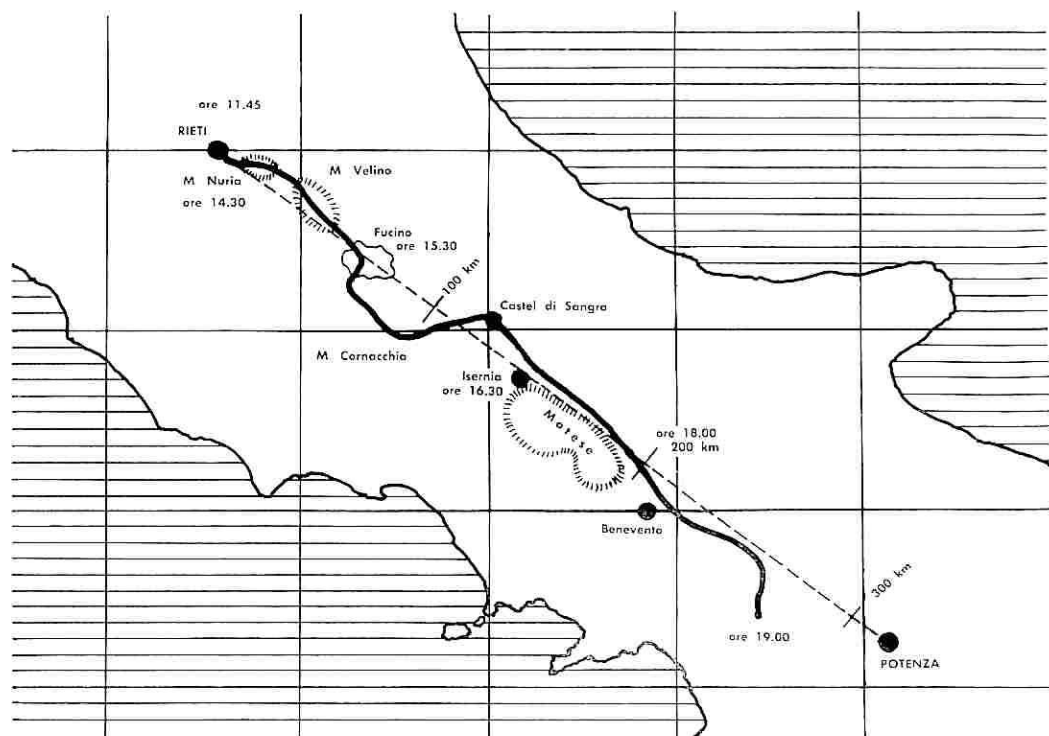
cesso e il terreno riappare ai miei occhi nella sua incertezza.

Sono di nuovo alla base della nube, a 1600 metri, ma noto anche che la grande massa grigia è quasi tutta dietro a me. Sono dunque alla periferia della nube e, all'incirca, dalla parte giusta: sulla valle Longa, una piccola valle a sud del Fucino. Una rapida occhiata alla carta e riprendo il mio cammino.

Risalgo verso sud la valle che a un certo punto svolta a destra e immette nella Val Roveto. Questa valle è ormai nota a tutti i concorrenti del campionato, dopo i numerosi voli in direzione sud-est.

E' la valle del Liri, dal Fucino a Sora. Posso assicurarvi, per averla osservata assai bene sia in volo che in auto, durante uno dei recuperi, che è assolutamente inatterrabile tanto vi è fitta la coltivazione. Ma nel mio volo procedo tranquillo perchè ho quota e sono sicuro di mantenerla con l'appoggio dei cumuli che disseminano il mio cammino.

Percorro infatti la valle velocemente, rifacendo quota sul monte Cornacchia, poi, all'altezza di Sora, devio ad est per evitare un



Schema del percorso compiuto da Piero Morelli.

lungo tratto di sereno che mi si para dinanzi e per seguire invece la direzione delle nubi che, d'altra parte, mi riaccostano alla rotta. Ho infatti deviato un po' a destra.

Di cumulo in cumulo faccio strada senza particolare difficoltà riuscendo a mantenermi tra i 1100 e i 1500 metri (la base dei cumuli si è alquanto abbassata quaggiù). Carta alla mano, riconosco Castel di Sangro da certe caratteristiche svolte della ferrovia e della strada. Mi oriento quindi rapidamente per la prosecuzione del volo ma noto che ormai le nubi che vedo davanti sono in decadimento. La mia planata infatti non è confortata da riguadagni di quota e la sola consolazione è quella di procedere verso un terreno che si abbassa progressivamente, per cui la mia perdita di quota è relativamente attenuata.

Vedo avanti a destra Isernia e la piana che s'apre via via verso il mare: sopra ad essa il cielo è sereno e penso automaticamente all'effetto livellatore della brezza marina che a quest'ora (16.30) deve essere attivissima. Sono quindi ben contento di tenermi sulla sinistra per non scostarmi dalla rotta, ma dispero ormai di poter continuare il mio volo poiché l'aria è inesorabilmente calma.

Su un costone a est di Isernia vedo a un tratto un « Canguro » poco più alto di me (siamo su 700/800 metri). Dopo tante ore di volo da solo, è una gioia incontrare un altro solitario viaggiatore: mi vien fatto di pensare che qualcosa di simile devono provare i viaggiatori di due navi che si incontrano sull'oceano.

Il « Canguro » ha l'aria di sfruttare una hava di ascendenza sopra la cresta, e mi avvicino avidamente anch'io. Leggo così sul timone il numero 5: Mantelli-Padova. Mi butto senza esitazione sulla loro ascendenza e faccio un po' di quota sotto di loro. Poi li seguo in un loro spostamento. Si trova un debole + 0.5-1 m/s, comunque anche 100 metri di quota guadagnata servono per allungare la planata finale.

Vedò però presto il « Canguro » allontanarsi in direzione di Isernia.

Non lo seguo: il mio variometro segna ancora una leggera salita e ho già in programma di compiere la mia planata finale lungo l'ampia valle che corre ad est delle montagne del Matese. La inizio infatti dopo un po', quando il mio variometro si azzera. Ho circa 900

metri di quota e vedo tutto terreno atterrabile avanti a me.

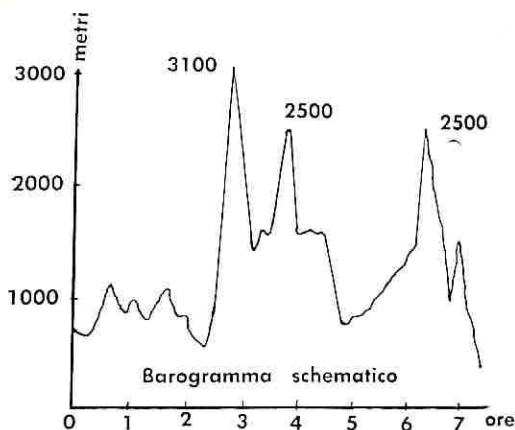
Con sorpresa noto che il variometro si mantiene fra lo zero e + 0.5. Non capisco bene di cosa si tratti e, supponendo un'ampia e debole ascendenza termica, torno indietro poi avanti di nuovo. Noto intanto dei curiosi fiocchetti di nubi che si formano a poca distanza da me verso est e un po' al disotto. Si fanno più densi e più vicini e noto che sono all'incirca allineati e nella direzione della valle. Dietro di essi si fa sempre più evidente una massa nuvolosa uniforme e grigia, con la base bassa.

Sospetto si tratti di un fronte, e interrompo l'andirivieni per avanzare lentamente lungo la direzione fissata, sempre col variometro sui 0-0.5 m/s, nella speranza che il fenomeno si accentui. Il che avviene rapidamente. E' proprio un fronte, che si estende nella direzione della valle, ne copre già una parte e avanza verso ovest, verso le montagne del Matese. Comprendo che bisogna accelerare l'andatura per sfruttarlo prima che copra l'intera valle, precludendomi la via per proseguire. Intanto il variometro sale a 1-1.5 m/s. Mi porto a 80/90 km/h, e diritto, esattamente in rotta, guadagnando progressivamente quota.

Sono esultante, ma guardingo. La valle è sempre ampia e sbocca a un certo punto nella regione di Benevento. Ma il fronte incalza sulla sinistra: ho appena il tempo di attraversare l'ultimo varco, e il fronte chiude la valle dietro di me. Ma vedo Benevento biancheggiare un po' lontana sulla mia destra ed ho 1500 metri di quota. Leggo + 1 al variometro e indugio pertanto allo sbocco della valle.

Osservo curioso come si evolve la situazione dietro di me. La cortina di nubi s'è fatta imponente in altezza ed è sempre preceduta dalle nuvolette sfilacciate e rade, all'incirca allineate e più basse di me. Non so se le cose stiano esattamente così, ma penso che la massa di aria fredda che forma il fronte, arrestata dalle montagne nel suo movimento verso ovest, prenda a dilagare nel senso discendente della valle. Il fenomeno si concentra così, e si intensifica.

A un certo punto, nel mio bordeggiare avanti e indietro, penetro in una zona ascendente formidabile e calmissima. I variometri rapidamente si stabilizzano sui + 6 m/s. Sono a 2500 metri in men che non si dica.



Proprio durante questa rapida salita, noto un « Canguro » che da sud punta verso la muraglia di nubi. Riprovo la gioia dell'incontro in alto mare, e dal n. 3 riconosco Piludu: ci salutiamo battendo le ali.

A 2500 metri sembra che il fronte non tiri un gran che. D'altra parte sono ormai le 18, quindi praticamente c'è solo un'ora da utilizzare. Decidiamo contemporaneamente di abbandonare il fronte per compiere quella che ormai non può essere che una planata. Vedo Piludu allontanarsi un po' sulla destra e lo perdo di vista.

Sorvolo un terreno completamente sconosciuto e non trovo utili riferimenti. Mi affido alla bussola. Trovo qualche modesta termica e spiralandolo mi accorgo che il vento soffia ora da S-SO. Mi viene il dubbio di essere stato spostato dal vento sulla sinistra della rotta, per cui, quando mi si parano davanti delle montagne, che individuo sulla carta per quelle che precedono Potenza, e noto una valle che s'apre in mezzo ad esse e diretta un po' verso destra, la imbocco convinto di correggere la mia posizione e illudendomi di essere sulla via per Potenza.

Sono ormai basso, ma la valle scende e, nella segreta speranza di avvicinarmi al traguardo dei 300 km, insisto nel percorrerla sfruttando le residue velleità ascensionali dell'atmosfera.

Mi poso un su campetto in salita, vicino a una strada asfaltata, pochi chilometri oltre un villaggio arroccato su uno sperone, che so poi essere Quaglietta. Sono le 19 precise. Ho volato per 7 ore e 24'.

Sulla carta mi rendo subito conto dell'errore commesso, supponendo una deriva che invece praticamente non c'era stata o che magari era stata incoscientemente corretta dalla deviazione della bussola. I chilometri faticosamente guadagnati nell'ultima valle mi avevano portato fuori rotta e andavano praticamente a diminuire la mia distanza utile ai fini della classifica.



Il "Passero" di Morelli fotografato a Quaglietta.

La distanza percorsa in linea retta è risultata di 273 km. Quella utile ai fini della classifica: 257. La velocità media è stata di 37,6 km/h, ma risulta di quasi 55, se si escludono le 2h 15' di attesa iniziale.

PIERO MORELLI

COMMIATO

Il signor Walter Vergani ha lasciato la redazione di « VOLO A VELA ». Divergenze d'idee hanno portato al commiato, spiacevole perchè unilaterale ma decisivo. Quanti restano però desiderano, per primi, ringraziare Vergani, volovelista ed amico, oltre che simpatico ed appassionato collaboratore nei primi due anni di vita della rivista, per la sua disinteressata e spesso notturna fatica.

Inchiesta al Nord

VETRO - POLIESTERE - Balsa = PHOENIX FS 24

Con questo articolo, redatto dalla redazione di Volo a Vela da un rapporto di Giorgio Evangelisti, concludiamo la inchiesta su alcune realizzazioni volostistiche Germaniche

Un'ala di 16 mt, allungamento quasi 18, con rivestimento rigido, che pesa soltanto 95 Kg. Questo è forse sufficiente per dare un'idea di questa macchina, che dal lato costruttivo è certamente una delle grandi novità; e che, salvo errori, è il primo aliante in cui al VP (vetro/poliestere) sia affidata interamente la funzione di reggere le sollecitazioni. In poche parole in questa macchina l'elemento resistente è quasi soltanto il rivestimento: il

quale è realizzato con un sandwich costituito da uno strato di balsa coperto su ambedue le facce con VP. Il risultato è una leggerezza fenomenale: e quindi 19 Kg di carico alare pur con forte allungamento e con ottima finitura esterna.

Questo non è il primo tentativo; bisogna ricordare il lavoro della British Gliding Association, che in unione con la Miles Aircraft ha tentato, negli anni scorsi, di costruire ali di alianti con sistemi analoghi. Anche se tale lavoro non ha dato frutti reali, principalmente perchè i materiali da loro impiegati (fibra di amianto e resine fenoliche) necessitavano di una cottura finale che è probabilmente impossibile eseguire con sufficiente uniformità, il loro tentativo è stato il primo.

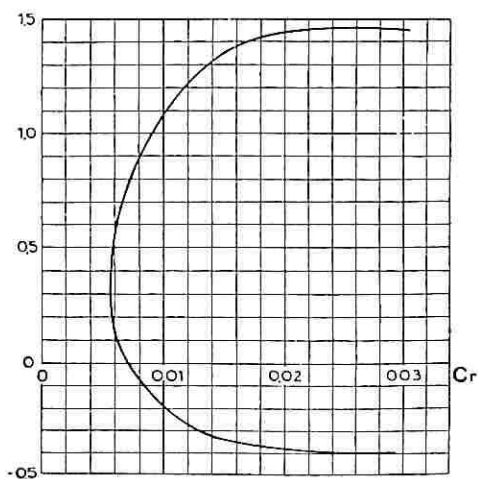
Anche dal lato aerodinamico questa macchina è notevole; essa infatti è stata disegnata



Il Phoenix FS 24 il cui rivestimento è interamente realizzato in vetro-poliestere.

per ottenere la massima velocità media nei voli di distanza, tenendo conto di termiche relativamente deboli. A questo scopo è stato scelto un carico alare medio (permesso naturalmente dalla costruzione particolare), ed è stato adottato un profilo sviluppato teoricamente per questo fine, e poi provato a Göttinga, che a bassi C_p ha dorso laminare, mentre a forti C_p ha il ventre laminare. Anche la forma della fusoliera e degli altri elementi è evidentemente studiata con molta cura, sfruttando il sistema costruttivo che permette agevole realizzazione di superfici a doppia curvatura.

C_p

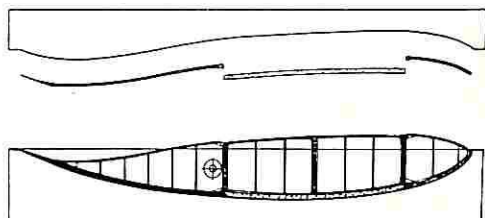


Profilo e polare dell'ala del Phoenix.

Per costruire l'ala sono state costruite 4 forme femmina, riproducenti la forma esterna (destra dorso, destra ventre, sinistra idem). Posta rovesciata la forma del dorso, dopo applicazione di un antiadesivo si è applicato il primo strato di vetro/poliestere: poi uno strato di balsa (spessori circa da 1 a 2,5 cm); infine il secondo strato di VP. Senza muovere il guscio dalla forma sono state applicate le centine (balsa) ed i tre longheroni, ridotti a semplici anime destinate a resistere a taglio.

Il guscio del ventre, realizzato analogamente sulla sua forma, è stato infine incollato

sulle centine: dividendolo però in tre strisce per poter meglio controllare le giunzioni.

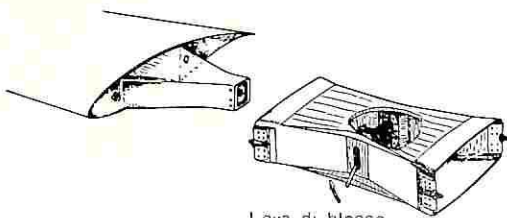


Montaggio del rivestimento alare dell'FS 24.

Naturalmente i comandi sono stati installati prima di chiudere l'ala.

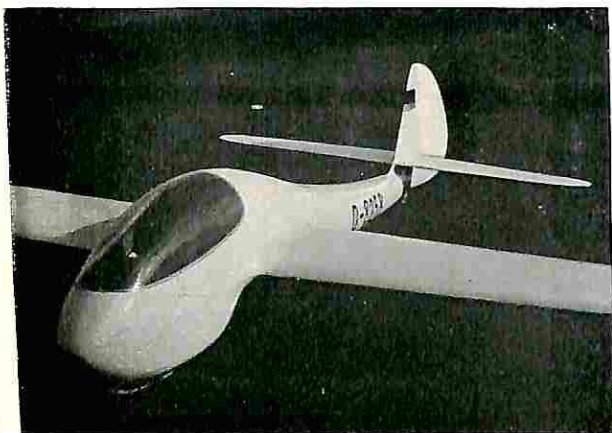
La fusoliera è invece costruita su una forma maschio; su di essa è stato applicato lo strato di balsa (non si capisce come, dato che le informazioni dicono che il balsa è stato « incollato » sulla forma, ma in modo da poter essere poi facilmente staccato da essa): nel balsa sono incorporati vari rinforzi in legno più duro: su di esso infine è applicato lo strato esterno di V/P. Poi si è tolto il guscio dalla forma, tagliandolo orizzontalmente, e nell'interno del guscio si è applicato il V/P interno: infine installazione comandi nella metà inferiore, ed incollaggio su di essa della metà superiore.

L'attacco delle ali è anch'esso fuori ordinaria: lo schizzo val più delle parole. E' una vecchia idea di Hutter, realizzata per la prima volta. Ogni semiala è tenuta da tre spine: due si impegnano in piastre femmina fissate alla prima centina: il terzo in analoga piastra fissata all'estremità del (diciamo) longherone. Queste spine sono orizzontali e sono fissate ad un cassone che è incollato alla fusoliera: la terza spina è munita di un blocco a baionetta rotante. Quindi basta infilare le ali nella fusoliera e bloccarle. Il sistema è assai brillante: resta solo da vedere il costo.



Leva di blocco

Schema dello smontaggio e montaggio del Phoenix: il fissaggio delle ali al cassone centrale si ottiene semplicemente ruotando di 90° la leva di blocco.



Si notino in questa fotografia la eccezionale pulitezza di linea e la grande cura con cui è stata realizzata la capottina.

Il cassone centrale (che è alle spalle del pilota) il seggiolino, il pattino (niente ruota) ed il gancio baricentrale formano un'unico complesso che, grazie alla vicinanza dei vari componenti, risulta leggero e robusto. Il gancio anteriore per traino aereo non c'è: si usa il baricentrale anche per il traino aereo (dicono senza difficoltà).

Onde evitare maledizioni sarà bene spiegare che il V/P è un materiale composto da fibre di vetro (diametro poco meno di un centesimo di mm) incollato con resina poliestere. Il bello di questo materiale è che il vetro, sotto forma di tessuto o di feltro (o anche di fibra sciolta) si dispone molto facilmente su forme anche complesse; e che la resina è un liquido (tipo miele) abbastanza facile da spalmare, che in-

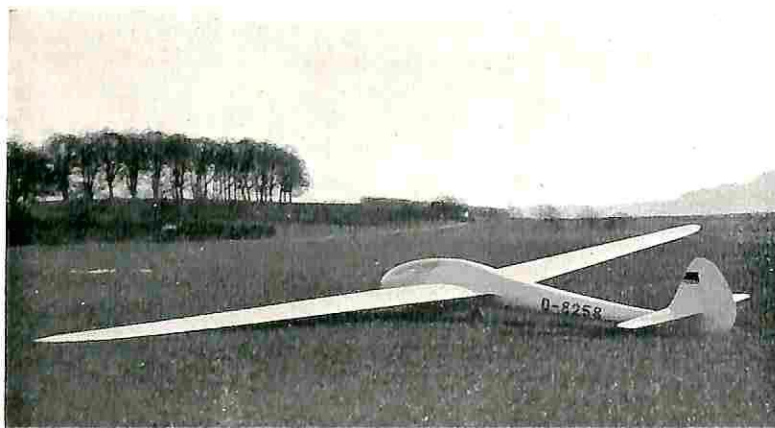
durisce dopo un certo tempo anche a temperatura ambiente (quindi niente forno). Inoltre l'indurimento del poliestere è dovuto ad una reazione che avviene per aggiunta di un induritore (prima dell'uso) e non per evaporazione di solvente: quindi anche pezzi a forte spessore induriscono bene. Un difetto è che l'ossigeno dell'aria rallenta l'indurimento: fenomeno trascurabile per spessori discreti (diciamo 1 cm) perchè in tal caso il calore sviluppato dalla reazione è sufficiente a far indurire anche lo strato a contatto con l'aria: fenomeno invece noioso per spessori sottili, in cui la reazione non scalda abbastanza. Nel Phoenix infatti sono state usate resine particolari (in definitiva del tipo già usato per vernici) che induriscono bene anche all'aria ed in spessori sottili.

Naturalmente bisogna disporre le fibre di vetro nella direzione voluta dall'andamento delle sollecitazioni: ciò è abbastanza facile esistendo tessuti con caratteristiche diverse.

Sarà infine il caso di dire che si usa fibra di vetro perchè essa ha un basso allungamento a rottura (2 o 3%); in tal modo il carico viene sostenuto dal vetro e non dalla resina, che ha solo funzione di collante.

Poichè anche il balsa ha un allungamento a rottura molto basso, nel sandwich qui usato si ha una buona collaborazione fra vetro e balsa, con l'ovvio risultato di guadagnar peso.

Per quanto riguarda i comandi, la coda è normale: il verticale ha comando a cavi, l'orizzontale rigido. Gli alettoni sono di superficie piccola, ma di forma abbastanza speciale (sia loro che l'estremità) per avere efficacia: sono comandati con tubi a torsione (con multipli-



Un'altra vista d'insieme del Phoenix FS 24.

catori ad ingranaggi, in modo che il tubo di comando sia poco sollecitato a torsione, per non aver diametro proibitivo). Niente diruttori, ma flap soltanto sotto l'ala, che non toccano il dorso, e che arrivano a 90°: anch'essi comandati con tubo a torsione. Dovremmo forse chiamarli zap, o meglio freni.

Caratteristiche

Nome: FS 24 Phoenix.

Progetto: H. Nagel, R. Eppler.

Primo volo: 27 nov. 57.

Costruzione: Akademische Fliegergruppe Stuttgart.

Apertura: 16 mt.

Allungamento: 17,83.

Superficie: 14,36 mq.

Profilo: EC 86 (3) 914.

Peso ali: Kg 95

Peso fusoliera: » 59

Peso piano orizz.: » 8

Peso strumenti: » 2,5

Peso totale: » 162

Carico max: 100

Carico alare: 18,5 Kg/mq

Sup. I alettone: 0,344 mq

Freno: 0,49 »

Piano orizz.: 1,56 »

Piano vertic.: 0,97 »

Velocità max: 140 Km/h

Velocità max in turbolenza: 100 »

Velocità max a traino aereo: 100 »

Velocità max a verricello: 90 »

Velocità di stallo: 43 »

Caratteristiche di volo a 265 Kg.: (teoriche)

V Km/h: 69,2 80,2 73,5 85,6 97,8

Vy m/s: 0,53 0,60 0,65 0,68 0,94

Efficienza max circa 37.

NB: - non sono note le caratteristiche misurate in volo. Si dice che a 60 Km/h, con inclinazione laterale di 30°, spirala in 15" (raggio 40 mt) scendendo 0,7 m/s; sempre a 60 Km/h, con 45°, spirala in 12" (raggio 33 mt), scendendo 1 m/s.

Aero Club Milano

Scuola di Volo

Corsi di: pilotaggio 1° grado (L. 110.000)
navigazione 2° grado
radio navigazione
volo notturno
volo strumentale
volo acrobatico

Corsi di: aeromodellismo

Agli allievi provenienti dai corsi MO. VE. TRA. dell'A. V. M. si pratica lo sconto di Lit. 50.000.

A brevetto conseguito, premi dell'Aero Club d'Italia di Lit. 60.000 per minorenni e di Lit 40.000 per maggiorenni.

NOTIZIARIO

CAMPIONATI NAZIONALI

Danese

Svoltosi dal 5 al 18 Luglio, il concorso ha radunato 17 aliati (10 monoposti e 7 biposti), tre in più della precedente edizione disputata nel 1957.

Come negli anni 1951, 1955 e 1957, l'aeroporto scelto è stato Vandel, presso Vejle, nello Jutland.

Le prove sono state: I. distanza su banda prefissata, II. velocità su percorso di km. 92, III. velocità su triangolo di km. 112, IV. meta prefissata e ritorno di km. 110, V. velocità su percorso di km. 82, VI. meta prefissata e ritorno di km. 204, VII. velocità su triangolo di km. 207.

Prestazioni particolari:

— la quinta prova vinta da Harald Wermuth Jensen (3° a Bishop nel 1958 ai campionati U.S.A.) alla media di km/h 96,4;

— la sesta prova, fissata in km 204 mentre il primato nazionale biposti è di soli 155, viene coperta da due macchine, entrambe biposto («Bergfalke» e «Ka-7»);

— la settima ed ultima prova, fissata in km 207 mentre in Danimarca fino allora un solo pilota ha coperto tale distanza, viene chiusa da ben dieci aliati, con altri quattro atterrati in vista dell'aeroporto: vincitore ancora Jensen a km/h 48,8.

Classifica finale: 1° Niels Sejstrup e Didriksen su «Ka-7» punti 5435, 2° Jorgen Friis e Jorgensen su «Ka-7» punti 4642, 3° Svend Ravn su «L-Spatz» punti 4548, 4° Hans Borreby su «Eon Olympia» punti 4212, 5° Harald Wermuth Jensen su «LO-150» punti 4199.

Il secondo classificato, Jorgen Friis, poco prima delle nazionali, aveva percorso 100 chilometri in linea retta alla velocità di 191 chilometri all'ora! Non è noto se il volo è sotto omologazione quale

primato. Aliante: «Ka-7 Rhönadler».

Non da meno, in fatto di precedenti, erano i connazionali Erik Toft e Godtfred Schütze, vincitori su «Bergfalke» della VI prova: il 16 Aprile avevano portato il record danese di meta libera e di meta prefissata per biposti a km 296 (da Vandel a Brême) senza che nessuno dei due avesse ancora il «C d'argento»! Naturalmente la insegna veniva da entrambi conquistata prima delle gare nazionali.

Sommatoria delle nazionali danesi: 9700 chilometri percorsi e 306 ore di volo in gara, 485 comprensive degli allenamenti.

Olandese

La classifica ufficiale delle gare svoltesi presso Arnhem dal 16 al 30 Maggio 1959 è la seguente: 1.º P. A. Wills su «Skylark 3» punti 7706, 2.º F. Seyffert su «Skylark 2» 5754, 3.º H. W. Grosse su «Ka-6BR» 5181, 4.º E. van Bree su «Skylark 2» 4923, 5.º A. Breunissen su «Sky» 4888, 6.º J. Krols su «Skylark 3» 4449, 7.º W. Toutenhoofd su «Skylark 2» 3949, 8.º R. Reparon su «Skylark 2» 3873, 9.º J. Jungblut su «Skylark 2» 3634, 10.º H. Kaay su «Skylark 2» 3623.

Seguono altri 12 piloti che hanno gareggiato con: 1 «Sky», 6 «Skylark 2» e 5 «Olympia». Fuori concorso: S. Andreae su «Skylark 3» con punti 6753.

Johnson, campione U. S. A. 1959

Per la quinta volta, dopo aver vinto negli anni 1950, 1951, 1952 e 1954, Richard H. Johnson è campione nazionale di volo a vela. E ciò può sorprendere forse meno del fatto che il noto volovelista ha battuto 34 colleghi a bordo di un vecchio «Weihe» e con ben 547

punti di distacco sul secondo, Richard E. Schreder.

Il lotto dei concorrenti ha gareggiato ad Elmira con le seguenti macchine: 1 «Weihe», 1 «HP-8», 1 «Rebel», 2 «Ka-6B», 2 «Ka-6BR», 2 «Ka-7», 2 «LO-150», 6 «L-K» (Leister-Kaufmann). Le 18 rimanenti macchine, tutte della Schweizer, come segue: un «1-23», tre «1-23D», un «1-23E», cinque «1-23G», un «1-23H», sei «1-26», un «1-29».

Su cinque prove, Johnson si è piazzato: due volte primo (entrambe mete libere con 438 e 377 chilometri), due volte secondo ed una terzo. E' assai probabile la sua presenza in Germania per i mondiali del '60.

Classifica dei primi dieci: 1.º R. H. Johnson su «Weihe» punti 4243, 2.º R. E. Schreder su «HP-8» 3696, 3.º A. J. Smith su «LO-150» 3627, 4.º C. M. Drew su «Ka-6B» 3561, 5.º P. F. Bikle su «1-23E» 3519, 6.º B. M. Carris su «1-23-H» 3512, 7.º P. A. Schweizer su «1-29» 3179, 8.º F. Sebek su «Ka-6BR» 3161, 9.º R. B. Smith su «1-23G» 3123, 10.º F. B. Compton su «L-K» 3074.

Permanente svizzero

Alla fine di Agosto, il campionato nazionale elvetico, la cui formula è di carattere permanente annuale su prove singole non legate a calendario, allineava 102 piloti: il primo con oltre 60.000 punti e l'ultimo con 480. Ecco i primi dieci: 1.º Hans Nietlispach (S. G. Bern) punti 63.412, 2.º Bernhard Müller (S. G. Solothurn) 46.395, 3.º Manfred Pelzer (S. G. Lenzburg) 45.998, 4.º Alfons Heimgartner (S. G. Lenzburg) 36.511, 5.º Josef Widmer (S. G. Zürich) 35.396, 6.º Hans Witschi (S. G. Oberaargau) 31.957, 7.º René Comte (A. F. G. Zürich) 31.728, 8.º Niklaus Dubs (A. F. G. Zürich) 30.219, 9.º Fritz Dubs (F. A. G. Birrfeld) 28.536, 10.º Christof Schmid (S. G. Bern) 28.187.

ITALIANI AI MONDIALI

E' ormai certo che l'Italia parteciperà ai Campionati Mondiali di volo a vela del prossimo anno con una squadra ufficiale comprendente il massimo numero di alianti consentito dal regolamento. Tale regolamento sarà quanto prima divulgato a cura del Deutscher Aero Club.

Considerato il grave onere che la partecipazione alla massima gara volovelistica comporta, la Direzione Generale Aviazione Civile e Traffico Aereo, aderendo alle richieste dell'Aero Club d'Italia, ha assicurato un congruo contributo finanziario ed un aiuto in materiali.

La stagione invernale poco si presta all'attività volovelistica, tuttavia l'Aero Club d'Italia — contando soprattutto sul periodo primaverile — ha già impartito, su proposta della Commissione per il Volo a Vela, disposizioni atte a favorire l'allenamento, nei limiti delle condizioni meteo e degli impegni personali, di sette piloti « probabili » fra i quali verranno prescelti al momento opportuno i componenti la squadra ufficiale.

In ordine alfabetico, i piloti sono: Brigliadori Leonardo, Cattaneo Mario, Ferrari Guido Antonio, Mantica Umberto, Pronzati Attilio, Silva Giancarlo, Vitelli Renato. A Capo della squadra è stato preposto Morelli Piero.

I predetti piloti potranno compiere attività di allenamento sia presso l'Aero Club di appartenenza che presso il Centro Nazionale di Volo a Vela senza sostenere alcun onere personale. Le spese relative agli allenamenti, infatti, gravano sul bilancio dell'Aero Club d'Italia.

In quanto al materiale sono in corso le provvidenze necessarie per la scelta e preparazione che saranno subordinate in via definitiva alla conoscenza del regolamento dei Campionati e cioè ai limiti numerici che esso prevede per le classi « libera » e « standard ».

Per il trasporto degli alianti lo Aero Club d'Italia ha già ricevuto dalla Direzione Generale Aviazione Civile e Traffico Aereo due « giardinette » Fiat 1100 T. Altri due mezzi di maggior potenza verranno assegnati tra breve.

Nei limiti delle possibilità finanziarie — sempre molto modeste — l'Aero Club d'Italia, con il solido aiuto della Direzione Generale predetta, intende conferire alla partecipazione italiana il maggior decoro e la più seria preparazione tecnica e materiale per poter dimostrare al mondo volovelistico la promettevole ripresa del nostro volo a vela.

Omologazione primati nazionali

La Commissione Sportiva Centrale dell'Aero Club d'Italia, con suo comunicato n. 50 S, dà notizia dell'avvenuta omologazione dei seguenti primati nazionali di volo a vela:

— *altezza assoluta alianti monoposti - classe D 1*, pilota Ferrari Guido Antonio, Modena 22 Settembre 1958, aliante « Canguro », m. 10.031;

— *guadagno di quota alianti monoposti - classe D 1*, pilota Ferrari Guido Antonio, Modena 22 Settembre 1958, aliante « Canguro », m. 9.031;

— *altezza assoluta alianti biposti - classe D 2*, pilota Ferrari Guido Antonio con passeggero Sartori Grazia Serena, Rieti 21 Gennaio 1959, aliante « Canguro », m. 6.600;

— *guadagno di quota alianti biposti - classe D 2*, pilota Ferrari Guido Antonio con passeggero

Sartori Grazia Serena, Rieti 21 Gennaio 1959, aliante « Canguro », m. 5.700.

Altra omologazione viene comunicata dalla stessa Commissione Sportiva Centrale col. n. 52 S e si riferisce alla *prova di quota per insegna F.A.I. di diamante* compiuta dal pilota Gian Carlo Silva su aliante « Canguro ». Località: Rieti. Data: 1° Dicembre 1957. Guadagno di quota m. 5.393.



NUOVI ISTRUTTORI

Sono stati di recente nominati, dal Ministero della Difesa-Aeronautica, istruttori civili di volo a vela, i seguenti piloti di aliante veleggiatore. Fra parentesi è specificato il numero della Determinazione ministeriale, equivalente all'atto ufficiale di nomina.

- Frailich Giorgio (1061),
- Galli Egidio (1062),
- Baviera Luigi (1063),
- Piludu Ferruccio (1064),
- Vitelli Renato (1065).

Le nomine rinforzano, seppur di poco, la non fitta compagine degli istruttori italiani di volo a vela ma soprattutto danno veste ufficiale all'operato di persone che da anni sono dedite all'insegnamento del volo.

Degno di menzione il caso di Egidio Galli, istruttore operante fin dal 1947, anno di inizio della attività di volo dell'allora Associazione Volovelistica Milanese « Bruno Ceschina » ed attualmente riconosciuta come Aero Club.

CENTRO NAZIONALE DI VOLO A VELA

Dal 1° Gennaio al 30 Settembre 1959 sono stati compiuti voli per un totale di 2.732 ore, comprese quelle degli alianti del Centro che hanno partecipato al Campionato Italiano di Volo a Vela.

I brevetti « C » conseguiti sono stati 36 dei quali: 12 da parte di allievi senza alcun precedente aeronautico, 13 di allievi con 4 ore a doppio comando su apparecchio a motore, 11 di piloti già in possesso del brevetto civile di 1° o di 2° grado.

Sono stati inoltre conseguite 7 abilitazioni a pilota istruttore di volo a vela (3 italiani e 4 greci). Gli allenandi che hanno volato

presso il Centro sono stati 89. Essi hanno compiuto le seguenti prove sportive:

- primato nazionale di altezza per biposti;
- insegne d'argento complete, 4;
- prove di quota per insegne di diamante, 3;
- prove di quota per insegne d'oro, 4;
- prove di quota per insegne d'argento, 8;
- prove di durata per insegne d'argento, 6;
- prove di distanza per insegne d'argento, 2;
- 1 volo di distanza (Rieti - Foligno, km 59).

SEMPRE ATTIVISSIMA L'ASSOCIAZIONE DI VOLO A VELA DI LA FERTE'-ALAIS

Il consuntivo dei voli effettuati sull'aeroporto francese di La Fer-té-Alais fra il Marzo ed il 15 Set-tembre di quest'anno, mostra una grande attività sportiva ricca di rimarchevoli risultati. 140 piloti hanno effettuato 5.143 ore di volo, coprendo complessivamente 52.622 chilometri fuori campo («sulla campagna», come definiscono i francesi il complesso dei voli in circuito triangolare o con atterraggio fuori dal campo di decollo).

Distanze con meta pre- fissa	km	8.612
Distanze libere	»	3.086
Tentativi di distanza non riusciti	»	19.448
Circuiti triangolari di di 100 km	»	4.023
Circuiti triangolari di di 200 km	»	1.442
Circuiti triangolari di di 300 km	»	1.212
Distanze a meta pre- fissa con ritorno al punto di partenza	»	9.582
Circuiti non completati	»	5.217
Totale distanze «sulla campagna»	km	52.622

Brevetti conseguiti nel corso dell'anno:

<i>Brevetti «B»</i>	n.	19
<i>Brevetti «C»</i>	n.	21
<i>Brevetti «D»</i> (C d'argento):		
Quota	n.	27
Durata	»	19
Distanza	»	22
Completi	»	23
<i>Brevetti «E»</i> (C d'oro):		
Distanza	n.	15
Completi	»	3
<i>Brevetti «F»</i> (C di diamante):		
300 km meta prefissata	n.	13
500 km distanza libera	»	6
Completi	»	4

Records battuti

15 Maggio *Fonteilles-Jolyot*

Nazionale biposto ma-
schile di distanza a
meta prefissa km 424

30 Maggio *F. Abadie - S. Dubois*

Nazionale biposto equi-
paggio misto di di-
stanza a meta prefissa km 457

11 Giugno *Fonteilles - Boet*
Nazionale biposto ma-
schile di meta prefis-
sa e ritorno km 320

12 Giugno *Biagi - David*
Nazionale biposto ma-
schile di distanza a
meta prefissa km 475

13 Luglio *Lacheny - Grimauld*
Nazionale biposto ma-
schile di velocità su
100 chilometri km/h 75,98

17 Luglio *Lartigue*
Nazionale monoposto
maschile di meta pre-
fissa e ritorno km 474

18 Luglio *Maudit - Zuber*
Nazionale biposto ma-
schile di velocità su
200 chilometri km/h 72,—

— *Biagi*
Nazionale monoposto
maschile di velocità
su 300 chilometri km/h 69,5

3 Agosto *Lartigue - Fructus*
Nazionale biposto ma-
schile di velocità su
100 chilometri km/h 79,59

4 Agosto *Biagi - Guenais*
Nazionale biposto ma-
schile di distanza a
meta prefissa e rit-
orno km 380

— *Mrs. A. Welch*
Nazionale britannico
monoposto femminile
di distanza a meta
prefissa km 356

16 Agosto *F. Abadie - J. Bouillon*
Nazionale biposto fem-
minile di velocità su
200 chilometri km/h 63,2

Piloti titolari di insegna di diamante n. 11:

Il Capo del Centro: Pechaud -
Gli istruttori: Remande, Bonlar-
ron - I piloti: F. Abadie, Biagi,
Fonteilles, Godreau, Lacheny, Lar-
tigue, Pelletier, Zuber.



Insegne polacche

A fine Giugno 1959: 239 «C
d'oro» e 1485 «C d'argento».



Per consolarci ...

Capodanno U.S.A. 1959, volano:
97.598 aerei civili, 700 elicotteri,
10 autogiri, 6 dirigibili, 542 alian-

ti e 37 palloni. Distinta della pri-
ma voce: 87.535 monomotori, di
cui 51.666 con uno-due posti, 33.925
con tre-cinque posti e 1944 con
oltre cinque posti.



Nuovi records omologati

La Fédération Aéronautique In-
ternationale ha omologato, dando-
ne notizia con la Circulaire d'In-
formation n. 116 datata 28 Settem-
bre 1959, le seguenti misure:

— Classe D-1, alianti monoposti,
guadagno di quota (Germania):
Karl Bauer, su aliante «Weihe»
matricola D-8239, aeroporto di
Dettingen-Teck, il 20 Giugno 1959,
m 9665;

— Classe D-2, alianti pluriposti,
distanza a meta prefissata con ri-
torno al punto di partenza (Polonia):
Tadeusz Dahek (pilota) e
Leszek Cygler (passeggero), su
aliante «Bocian» matricola SP-
1923, percorso Nowe-Warszawa-
Nowe, il 12 Maggio 1959, km
447,74;

— Classe D-2, alianti pluriposti,
distanza a meta prefissata con ri-
torno al punto di partenza (Polonia):
Zbigniew Kirakowski (pilo-
ta) e Andrzej Wisniewski (passeg-
gero), su aliante «Bocian» matri-
cola SP-1921, percorso Leszno-Lisie
Katy - Leszno, il 12 Maggio 1959,
km 488,4;

— Classe D-1, alianti monoposti
(femminili), distanza a meta pre-
fissata con ritorno al punto di par-
tenza (Polonia): Pelagia Majewska,
su aliante «Jaskolka» matricola
SP-1421, percorso Leszno-Fordon-
Leszno, il 20 Giugno 1959, km 368;

— Classe D-2, alianti pluriposti
(femminili), velocità su percorso
triangolare di km 300 (Polonia):
Lucyna Bajewska (pilota) e Jani-
na Tomala (passeggera), su aliante
«Bocian» matricola SP-1928, per-
corso Warszawa - Deblin - Glinnik -
Warszawa, il 9 Maggio 1959,
km/h 61,717.



Mondiali migliorati (ufficiosi)

Odessa (Texas) fa nuovamente
parlare delle sue eccezionali con-
dizioni per una terna di migliona-
menti di misura internazionale al-
trettanto eccezionali. Il merito è
di Dick Schreder che, a bordo di

un «HP-8», ha battuto in sei giorni i primati di velocità in circuito triangolare di km 100 - 200 - 300. Ecco le misure:

— 6 Agosto, su km 100, media di km/h 98;

— 7 Agosto, su km 200, media di km/h 108;

— 11 Agosto, su km 300, media di km/h 95;

— 11 Agosto, su km 100, media di km/h 105.

Anche Leszno (Polonia) ritorna alle cronache poiché la distanza di km 565 che lo separa da Oscewa è stata coperta da Pelagia Majewska in un volo di meta prefissata: primato mondiale femminile monoposti. Il precedente, omologato nel 1956, era di km 518.

Biagi in testa nella "Bréguet"

Ben 278 sono i piloti allineati nella classifica aggiornata al 15 Settembre della «Coupe Louis Bréguet». I migliori volovelisti figurano ai seguenti posti (fra parentesi il posto occupato a Luglio e, separato da trattino, il punteggio attuale che è poi la sommatoria dei chilometri percorsi): 1.o Biagi (4.o - 11.058), 3.o Labar (1.o - 7.144), 6.o Lacheny (30.o -

5.007), 9.o Francine Abadie (13.o - 4.895), 10.o Marsat (10.o - 4.497), 12.o Fonteilles (3.o - 3.488), 13.o Le Luc (9.o - 3.351), 14.o Barbera (5.o - 3.186).

Rosa inglese ristretta

I candidati inglesi per la partecipazione ai campionati mondiali del prossimo anno, inizialmente in numero di quindici, sono stati ridotti a sei. In ordine alfabetico (gli inglesi curano certi particolari) sono: A. J. Deane-Drummond, G. A. J. Goodhart, H. C. N. Goodhart (chiamato anche Tony, ospite di Rieti 1959), D. H. G. Ince, G. H. Stephenson e J. Williamson. Tra i più noti esclusi è anche Wills.

La scelta finale sarà fatta non appena noto il numero dei piloti che ogni nazione potrà iscriverne in una delle due classi, libera e standard.

Codice F.A.I.

La Fédération Aéronautique Internationale ha pubblicato la nuova edizione del Codice Sportivo - Sezione 3. - Volo a Vela. La pubblicazione è in vendita a Lit. 500

presso l'Ufficio Sportivo dell'Aero Club d'Italia, Via Cesare Beccaria n. 35, Roma.

Campionati mondiali 1960

Rheinland è la zona dove, dal 29 Maggio al 18 Giugno 1960, si svolgeranno i prossimi «mondiali» organizzati dall'Aero Club di Germania.

Notizie Bréguet

Il 905 «Fauvette» ed il 906 «Choucas» (quest'ultimo, biposto da scuola e da addestramento, è appena stato collaudato in volo) non verranno più costruiti nello stabilimento di Aire-sur-Adour ma in quello di Biarritz.

Il «Fauvette» viene consegnato in 4-5 mesi dall'ordine.

Locazione a riscatto

La casa inglese Elliotts di Neobury vende l'aliante «Olympia 11 B» (paragonabile al tedesco «Meise» o al francese «Nord 2000») a 800 sterline (1 sterlina = 1740 lire) con un «noleggio a riscatto» articolato su tre anni e ad un interesse assai modesto: 4,5% annuo.



S. R. L.

SOC. ITALIANA REGOLATORI
AUTOMATICI INDUSTRIALI

MILANO

Via Sismondi 43-45 - Tel. 720.681 - 720.411

VOLO

Sport e turismo aereo, volo a motore,
volo a vela, aeromodellismo, paraca-
dutismo sportivo, cultura aeronautica

Direzione, Redazione e Amministrazione

Via C. Beccaria, 35 ROMA
Tel. 372.960

Aero Club d'Italia - Editore



Condizioni di Abbonamento

Anno:

Italia L. 900 - Estero L. 1200

Semestre:

Italia L. 450 - Estero L. 600

VITA DEI GRUPPI

L'ATTIVITÀ DEL GRUPPO DI VOLO A VELA DI TRENTO

Lettera da Rovereto

L'encomiabile e dinamica azione dei volovelisti roveretani e trentini, protesi da oltre dieci anni a raggiungere un consolidamento economico ed organizzativo, ormai assai prossimo, traspare dalla corrispondenza inviata dal professor Guido Vettorazzo, uno dei più capaci e costanti animatori del Gruppo.

La prima iniziativa « pubblica » dell'anno venne decisa a Marzo quando, alla fine di un lungo periodo di lavori di revisione, si diedero gli ultimi tocchi a quel « Cat. 20 » immatricolato I-ZAGO che un anno prima era poco più di un relitto. Bisognava uscire dal silenzio, sia pur operoso, e farsi, oltre che sentire, anche vedere.

Domenica 8 Marzo 1959 l'aliante, montato e lustrato alla perfezione, venne esposto in Piazza della Posta a Rovereto dove — anche per la bella giornata di sole — numeroso pubblico sostò ad osservare ed a toccare l'insolito prodotto messo in mostra. Non si trattava, esponendo al pubblico la macchina, di fare soltanto propaganda e di godersi una personale quanto meritata soddisfazione, ma si voleva, in certo modo palese, ringraziare quegli enti che aveva-

vano concretamente aiutato il lavoro di ricostruzione: Scuola Metallmeccanici, Scuola di Avviamento Industriale e soprattutto la Società AEROMERE di Trento.

Sullo slancio del primo successo — i giornali locali uscirono con titoli e fotografie a tre colonne — si pensò di stringere attorno alla macchina un pubblico un po' più attento di quello della piazza e la sera del 13 Marzo, al Circolo Pro Cultura, nella sala Orsi, il « Cat. 20 »... si presentò ai convenuti dal palco. Oratore della serata, presentato dallo scrivente, il noto volovelista ed istruttore Bruno Bovolenta. Al termine, proiezione di documentari e di cortometraggi volovelistici.

Il giorno dopo, i giornali parlarono ancora di noi e noi, senza tema di stancarci, demmo ancora materiale alla stampa quando il 15 Marzo convocammo un po' di gente sull'aeroporto di Gardolo per il collaudo in volo del nostro aliante. Tutto bene, naturalmente e altro articolo sui giornali: la atmosfera favorevole al volo a vela era creata e ce ne convincemmo nel corso della stagione volativa.

La recente visita di Riccardo Briigliadori, da noi invitato in Ottobre per tenere una nuova conferenza — questa volta senza aliante sul palco ma in compenso con molti manifesti sui muri della città

di Trento e con folto pubblico in sala (magistralmente avvinto alle discipline volovelistiche dallo incessante e convincente dicatore milanese) —, mi ha spinto a scrivere a « VOLO A VELA ».

Per confidare, in primo luogo, che spero di riuscire a convincere i piloti trentini ad abbonarsi alla rivista poichè abbiamo scoperto che pochissimi lo sono e che il vostro sforzo è da energumeni, in tali condizioni di disinteresse: per dare notizia, poi, che dopo vari anni di attività, purtroppo sempre limitata da ragioni speciali inerenti al campo, alla zona ed all'esperienza dei capi responsabili, il Gruppo di Volo a Vela di Trento è riuscito ad effettuare quest'anno un « qualche cosa » di notevole.

Indubbiamente vi ebbe gran parte il « Canguro » finalmente assegnato (ne eravamo sprovvisti dal 1954): la sempre ottima prestazione di Bovolenta, libero da Bolzano ma ora, malauguratamente, agganciato a Belluno: il non mai abbastanza lodato Fracalossi, Presidente e trainer ufficiale del G.V.T.; Bernardinatti, costruttore di un « Gheppio » personale ormai a buon punto; e ancora Facci, Zanotelli e De Lorenzi.

I dieci piloti « C » sono ormai venti (manca soltanto l'esame teorico): le ore sono oltre 280; le prove di durata per l'insegna d'argento sono 5, di cui una, la mia, svoltasi in Luglio interamente sul



Alla "Pro Cultura" aliante montato: parla Bovolenta.



Le novità di domenica 8-3-1959 a Rovereto.

Monte Bondone fra 1300 e 1800 metri; le prove di guadagno di quota per l'insegna d'argento sono 2.

Il Monte Bondone è stato oggetto di molti sondaggi e nelle più svariate situazioni; la migliore e meglio sfruttabile appare, per ora, quella creata da vento da Nord, dinamica o termodinamica.

L'onda, fin'ora, nessuno è riuscito ad individuarla e ad agganciarla; nel senso, almeno, di ottenere quote elevate e magari distanza.

Un interessante sondaggio è stato operato il 18 Ottobre con atterraggio del monopo «S. 18» alle Viotte di Bondone (m 1570) e successivi vari lanci a verricello dallo stesso altipiano; a sera, lancio finale per rientrare a Gardolo. Il verricello, un semovente, era andato su, naturalmente per strada, con manovre per lo meno avventurose...

Abbiamo anche girato sul luogo un documentarino da 8 millimetri,

presentato di recente al Sindaco ed alla Giunta del Comune di Trento anche allo scopo di allacciare iniziali trattative per la istituenda scuola sperimentale di volo a vela alpino, con spianamento accidentalità varie, eliminazione leggeri ostacoli, eccetera, onde rendere possibile poi l'atterraggio ed il decollo di aerei leggeri.

Ottimo esito, promesse, incoraggiamenti. I giornali, intanto, hanno agitato ed agitano l'argomento.

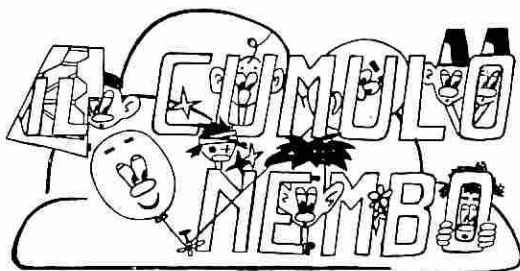
Un problema molto difficile e che dovremo risolvere senza l'aiuto di alcuno appare ora il compiere prove di distanza. Si sa che volare fra montagne quasi sempre superiori ai 2000 metri, su valli, gole e passi generosi solo di turbolenze e di imprevisti, non è certo cosa del tutto tranquilla; inoltre i campi di Bolzano a Nord e di Asiago a Sud-Est distano da Trento meno dei prescritti 50 chilometri. Unica rotta possibile, seppure alquanto azzardata, sembrerebbe quella ver-

so Sud, fino a Verona-Boscomantico, con un balzo di circa 70-75 chilometri.

Quale direttore della nostra scuola di volo a vela ci ho studiato molto, anche percorrendo la zona interessata in treno ed in auto. Secondo qualcuno dovrebbe essere possibile solo a certe condizioni. Una di queste la medito da tempo ma non è facile a verificarsi e poi, quando capita, occorrerebbe essere pronti a coglierla.

In attesa, ho provato a stendere un mio progetto, indubbiamente ottimistico ma aderente il più possibile alla realtà: come se ci fossi stato. Per ora è solo un sogno. Serve? Mi illudo di sì, soprattutto ai miei amici di Trento ed a quanti volano fra le montagne. Lo mando a «VOLO A VELA», insieme agli auguri di tutti i volovelisti trentini.

GUIDO VETTORAZZO



N° 5 - Anno 13° - ottobre 1959

Ora sul campo c'è anche la Segreteria. Non poteva essere altrimenti perchè a Bresso — dove si vela ancora — noi abbiamo disperatamente ancorato la nostra volontà di sopravvivere: contro le alte indifferenze, la spinta dei molti interessi e contro le mene. Sulla "testa di ponte" dobbiamo essere tutti. Tutti e uniti. Come lo siamo e in modo forte: anche se la dinamica associativa impone spesso, e pure fortemente, il contrasto delle opinioni. Non s'induca per questo il forestiero — o lo sprovveduto — a facili profezie: ne rimarrebbe deluso e acciaccato. Perchè F.A.V.M. rimane salda: soprattutto di valori morali.

* * *

ADDARIO ERCOLE 6503 traini!

E non è uno scherzo, almeno sul territorio nazionale.

Scio dal 1948, Pilota di aliante dal 1950 e brevettato a motore dal 1951 — ore di volo 1184 — l'Addario merita di mostrarvi la sua faccia sorridente (calma, ragazze, perchè è già sposato con prole).



Presente in tutte le manifestazioni gastro-avioveliche di questo dopoguerra — dalla Spagna a Rieti, da Bolzano a Biella, da Torino a Bresso, da Nuova Siri ad Aosta — ha sempre dato con enorme passione.

Grazie «Ercolino»!



B. B.

Il Consiglio Direttivo dell'Aero Club di Biella, in data 14 ottobre, ha ufficialmente comunicato la propria adesione all'iniziativa del «TROFEO B.B.» (permanente annuale) — Gara di velocità per alianti sul percorso Bresso-Biella.

La Commissione Sportiva è già al lavoro per la preparazione del Regolamento di cui ci riserviamo, al più presto, la pubblicazione. La gara, per quanto si può anticipare, sarà aperta a tutti i Piloti.

La semplicità della formula induce fin d'ora a sperare un pieno successo.



IN MARGINE AL CAMPIONATO

Asterischi (in libertà) sui Piloti

IL LEONARDO — L'abbiamo scritto: vittoria indiscutibile ed entusiasmante. Altre vittorie verranno e maggiori, ne siamo certi, sol che il nostro si mantenga «giudizioso». Come fin'ora si è dimostrato.

IL WALTER (7°) — Ha compiuto una prova regolarissima. Se acquista maggior fiducia nelle sue possibilità, e impara a «mordere», avremo un altro campione.

IL RICCARDO (12°) — Sempre leone è e Pilota di migliori risultati. Aspettate la controprova e lo sentirete ruggire. Come è nei voti.

L'ANGELO (15°) — Senza allenamento e con un aliante appena nato, è rimasto tenacemente in gara. Ma ha classe ed esperienza per vincere.

IL PIETRO (16°) — Bene è andato il nostro «meteo» malgrado fosse alla sua prima gara impegnativa, con lo scotto della ignota orografia. Cose preziose ha messo nel suo sacco e sarà interessante rivederlo in lizza.

La JOLANDA (18°) — Non si

prevedeva tanto. Ma vogliamo essere completamente sinceri: la testa a partito la Jole non l'ha ancora messa. Malgrado il risultato.

IL CESARE (21°) e il **TOM (20°)** — Bocciati entrambi. Lasciateli a bagnomaria e si rifaranno vivi.

IL MARIO CATTANEO (9°) — E' pur sempre dei nostri anche se gareggiava sotto altra bandiera. Ha iniziato ottimamente ma si è incautamente «bruciato» alla distanza. Per lui partita ancora tutta aperta.



Compendio della nostra partecipazione (per i distratti)

Piloti otto — Uomini di squadra e di organizzazione diciotto — Alianti quattro — Auto recupero cinque — Carrelli recupero quattro — Aereo trainatore uno — Ore aliante cento e dieci minuti (e non novantanove e ventitre, che è un errore di somma) — Ore motore due e quattro minuti — Kilometri volati quattromilacinquecentotrenta — Kilometri recupero almeno quindicimila, a merito altissimo degli uomini e dei mezzi.



FOTOGRAMMI DA RIETI

Dall'alto in basso in questa pagina e in quella di fronte.

- Bandiere al vento: di Germania, Francia, Inghilterra e Italia.
- Cerimonia d'apertura: la macchia bianca dei "gelatai". In primo piano il profilo di Ricotti e la barba di Goodhart.
- Il Prof. Georgii al briefing meteo.
- Curiosi attorno all'Urendo di Zoli.
- La squadra presidenziale: il Cesare, Romeo e Giovanni.
- Pausa attorno a Mantelli (che non si vede): nell'ordine i nostri Messina, Longaretti e Zoli.
- Variazioni del campionato: Diesing e Riccardo ... a scacco matto.
- Passione dell'ultima giornata! La lavagna manifesta il gran dubbio dorato: ma Leonardo sarà Campione.
- Il Giancarlo Serrantini istruisce il pupo ... (Tradimento! griderà il Tom).
- Lepanse e la matita dentro l'Urendo C. Zoli controlla.
- Giannotta e il corsaro.
- Sulla via del ritorno. Tutto è finito: ed è triste.



MEETING DI CHIUSURA

Il tre e quattro ottobre ventisei Piloti hanno partecipato alla ormai tradizionale gara interna di atterraggio di precisione. Il Regolamento (qui sotto riportato), variando la formula precedente, costringeva l'atterraggio in spazio delimitato (mt. 50 x 100) ed i Piloti, pur in termini di agonismo ridotto, hanno dovuto ricorrere a maggiore impegno. L'obbligo di impatto e fermata nel rettangolo tracciato sul terreno ha determinato una chiara selezione, tant'è che sette, andati «fuori», sono rimasti allegri a zero punti.

Anche quest'anno la garetta ha incontrato simpatia e lascia prevedere interessanti sviluppi.

Oreste Ricotti, Direttore di gara per antonomasia, ha sbrigato ottimamente la faccenda. La classifica ha individuato vincitore Cattaneo Mario, con 10.800 punti sul massimo disponibile di 11.200, e nelle primissime posizioni Briigliadori Leonardo, Zoli e Longaretti. Nomi nuovi (nuovi — o quasi — per la classifica, s'intende) abbiamo lieta-mente registrato: di Brogginì « iconoclasta », imperiosamente insediandosi al secondo posto, e di Bianchi

Luigi e Stucchi, disinvoltamente incalzanti. Benissimo il Cesare Presidente, sullo « Spillo », con due perfetti atterraggi e 8.850 punti, primo dei non « cangurati » e bene Zanetti, Gavazzi Marco, Vago e Rossi Mariano, tutti sopra i 7.000 punti.

Gli altri rimandati.



Regolamento

1) La gara si effettua sull'Aeroporto di Bresso con inizio alle ore 14 del giorno 3 ottobre e con chiusura alle ore 17 del giorno 4 ottobre 1959.

2) Sono ammessi i Piloti in possesso del Brevetto «C» di Volo a Vela, con licenza in stato di validità.

3) L'ammissione è condizionata dall'autorizzazione del D.A.V.

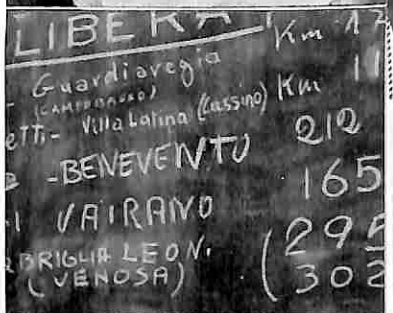
4) Il Pilota ha facoltà di scegliere l'aliante, compatibilmente con la disponibilità.

5) La quota d'iscrizione è di L. 500.

6) La gara si effettua in due prove di atterraggio.

Classifica

	<i>pilota</i>	<i>aliante</i>	punti
1	CATTANEO Mario	Canguro	10.800
2	BROGGINI Ferdinando	»	10.485
3	BRIGLIADORI Leonardo	»	9.780
4	ZOLI Angelo	»	9.655
5	LONGARETTI Pietro	»	9.653
6	BIANCHI Luigi	»	9.365
7	STUCCHI Massimo	»	9.255
8	ZANETTI Amleto	»	9.025
9	RASINI Cesare	Spillo	8.850
10	GAVAZZI Marco	Canguro	8.175
11	VAGO Giorgio	»	7.755
12	ROSSI Mariano	»	7.165
13	TOMASINA Franco	Urendo	5.670
14	BENZONI Marcello	Canguro	5.415
15	VERGANI Walter	»	5.050
16	RAMACCIONI Arturo	Urendo	3.600
17	CAPERDONI Adriano	Canguro	2.920
18	FANTI Paolo	»	2.095
19	VENTURI Enrico	»	1.620
20 ex aequo	MANZONI Roberto	»	0
21 »	FACCHINI Mario	»	0
22 »	PASCULLI Luciano	»	0
23 »	PAZZI Partenio	Asiago	0
24 »	ZULLI Gianfranco	Urendo	0
25 »	MARTINELLI Mario	K-2	0
26 »	VAVASSORI Fiorenzo	K-2	0



7) Lo sgancio dell'aliante avviene su segnalazione del trainatore (battimento d'ali) alla quota di 300 mt. circa, sulla verticale del rettangolo di atterraggio.

8) L'aliante in volo libero effettua circuitazione sinistra, spirale di prenotazione sugli hangars ed entra quindi in normale procedura di atterraggio.

9) L'aliante deve toccare terra e arrestarsi nel rettangolo tracciato sul campo avente dimensioni di mt. 50 x 100.

10) Il traguardo è rappresentato dal punto di intersezione delle diagonali del rettangolo di atterraggio.

11) Le misurazioni vengono effettuate calcolando la distanza dal traguardo alla proiezione a terra del punto più avanzato della prua dell'aliante.

12) Per ciascuna prova di atterraggio il punteggio è calcolato mediante attribuzione di punti 5600 in caso di arresto sul traguardo, ovvero di punti 5600-X intendendosi X la distanza in cm. misurata come sub 11).

13) La classifica è formulata mediante somma dei punteggi di ciascuna prova.

14) A discrezione della Direzione di gara può essere concessa una terza partenza ove, per giustificati motivi, una delle prove non sia stata regolarmente portata a termine.

15) Sono vietate le scivolate d'ala a quota inferiore a 30 mt, le imbardate a terra e le manovre comunque imprudenti o pericolose. L'inadempienza comporta l'immediata squalifica del Pilota.



Il quattro ottobre sera, in occasione del Meeting di Chiusura e presente, sportivamente, il Col. Jacchia, si è festeggiato, in lieto convivio, la vittoria di Leonardo Brigliadori. Azioni di guastatori hanno movimentato l'ambiente accendendo scaramucce locali. Tentativi di discorso sono stati operati dallo stesso Col. Jacchia, dal Cesare e da altri: il Campione Italiano, Venturi, il Tom, Mantica, Oreste Ricotti (turbolento), Cattaneo Mario e Zoli con bottiglia. Notate purtroppo alcune polemiche assenze. Il tutto è finito a... candelotti fumogeni.

RIFERIMENTI STORICI (dai documenti contabili)

BILANCIO CONSUNTIVO 1948

ATTIVO		PASSIVO	
Cassa	33.393	Fondo Soci	298.635
Materiali in magazzino	67.186	Fondo voli	96.681
Impianti e attrezzi	51.158	Prestito	161.000
Macchine (jeep e carrello)	210.565	Rischio	18.759
Zoegling I	19.683		<hr/>
Cantù	35.000		575.075
Zoegling II	44.885		
Asiago	113.205		
	<hr/>		
	575.075		
	<hr/>		

Costatato che le attività e le passività si pareggiano comprovando una buona amministrazione della gestione 1948, presentiamo il Bilancio preventivo per l'anno 1949. (vedi retro pagina)

BILANCIO PREVENTIVO 1949

ENTRATE		USCITE	
Da Soci a saldo Brevetto A (4)	23.000	Per conseguimento brevetti in corso	96.687
Da Soci a saldo Brevetto B (13)	65.987	Spese gestione	50.000
Da Soci a saldo Brevetto C (7)	40.700	Spese generali	60.000
Iscrizione nuovi Soci (70)	35.000	Impianti e attrezzi	15.000
Rinnovi (70)	35.000	Ammortamento macchine	33.600
Nuovi Soci per attestato A (20)	140.000	Ammortamento alianti	112.000
Nuovi Soci per attestato B (12)	132.000	Benzina per n. 2.500 lanci	200.000
Nuovi Soci per attestato C (9)	108.000	Rischi	48.400
Voli allenamento n. 300	60.000	Manutenzione	15.000
	<hr/>	Varie	9.000
	639.687		<hr/>
			639.687
			<hr/>

Osservando le due somme comparando i fatti amministrativi presterete un totale a pareggio: visti, avremo pertanto, nel corso dell'anno, una normale gestione.

(da un «Notiziario» del 1953)

— Si ribadisce che, salvo disposizioni contrarie, l'orario di arrivo sul campo è il seguente:

sabato : ore 14 (massimo ore 15,30)
domenica : ore 6 (massimo ore 7,30)

(da un «Notiziario» del 1954)

— Il Consiglio Direttivo, presa in considerazione la situazione dei Soci che hanno sostenuto la prova di veleggiamento valevole per il Brevetto «C» (cartina barografica), concede a questi ultimi di usufruire delle medesime tariffe volative degli sportivi previo versamento della quota di Lire ventitemila.

Attività di volo

Durante la manifestazione aerea di Vergiate, il 13 settembre, è andato distrutto per incidente di volo lo alianti Urendo I-AVMH, Campione d'Italia. Da poche ore il buon Sandrinj aveva dipinto sulla fusoliera la striscia tricolore.

Le conseguenze sono risultate tragiche: un giovane spettatore, fatalmente colpito dall'ala infranta, è morto: un'altro è rimasto ferito: la Grassi Jolanda, che era ai comandi, se la caverà — bontà di Dio — fra qualche mese.

Siamo stati duramente colpiti e rimaniamo — per ora — in silenzio. Inchinandoci con commozione alla memoria dell'Uomo che, per amore del cielo, ha perso la vita e al dolore della Sua famiglia, che non possiamo consolare.

Nomine

Il Consiglio Direttivo, con deliberare in data 1 e 24 settembre, ha nominato CESARE RASINI Direttore della Scuola e ORESTE RICOTTI Presidente della Commissione Sportiva.



Noterelle didattiche

Nuovi "C":

il 24.9 RODOLFI PAOLO (Istruttore Cattaneo),

il 30.9 CAPPATO ALBERTO (Istruttore Cattaneo),

il primo ottobre GALLIZIA ACHILLE (Istruttore Frailich).

Secondo corso teorico 1959: dal 15 settembre al 27 ottobre, con un ciclo di tredici lezioni serali, si è svolto il secondo corso teorico di quest'anno. Istruttori: Ciani (aerodinamica), Longaretti (meteorologia), Venturi (storia) e Vago (regolamenti e diritto aeronautico). Ventisei allievi hanno frequentato.

Aeromobile		Settembre ore	Ottobre ore	totale ore
Stinson L.5	I-AEEN	42,13	30,42	72,55
» L.5	I-AEGE	0,14	2,32	2,46
» L.5	I-AEGF	10,16	2,01	12,17
Piper CUB	I-MINK	14,26	4,58	19,24
totale ore a motore		67,09	40,13	107,22
Canguro	I-AECC	9,16	3,31	12,47
Canguro II	I-AVMD	6,50	2,09	8,59
Canguro	I-AVMN	42,50	25,57	68,47
Canguro	I-AVMO	23,34	19,14	42,48
Urendo A	I-AVMI	8,25	6,10	14,35
Urendo B	I-AVMH	9,42	—	9,42
Spillo	I-AVME	2,26	3,04	5,30
Asiago II	I-AVMA	2,09	—	2,09
Pinocchio	I-FIFA	14,39	0,36	15,15
totale ore alianti		119,51	60,41	180,32
totale generale		187,00	100,54	287,54



13 settembre — A Ghedi, ricorrendo il cinquantenario del 1° Circuito Aereo di Brescia, si è svolta una manifestazione aerea alla quale è stato invitato anche un nostro equipaggio. *Mario Cattaneo*, su Canguro I-AECC, ha perfettamente svolto il suo programma acrobatico riscuotendo un notevole successo. Nella stessa giornata a Vergiate, nel quadro della manifestazione organizzata dal locale Aero Club, *Brigliadori Leonardo*, sull'Urendo I-AVMH, ha entusiasmato il pubblico con impeccabili evoluzioni. Siamo grati ai nostri giovani Piloti che hanno nuovamente affermato, fuori del cielo di Bresso e sia pure in sede di esibizione, la validità delle nostre speranze.



Cambio della guardia: al « Bar » il Sig. *Giorgio* (Fornari) ha sostituito il Sig. *Guido*. A quest'ultimo, coinvolto dalle nuove esigenze, noi esprimiamo la nostra simpatia.

Noterelle sportive

● Tempi di magra. E' grazie al Fanti caffettiere che possiamo registrare una prova di guadagno di quota valida per l'insegna d'argento (8.9 su Pinocchio).

● In non ci si ricorda quale giorno, incursione improvvisa dello « Skylark » di Modena. Interceettato sul pentolone della Falk, il Campari baffuto ha disdegnato gli amici di Bresso ed è scomparso al Nord. Congratulazioni.

Noterelle di Segreteria

● Debitori attenzione! Se non volete trascorrere un Natale agitato regalate subito le vostre cosette amministrative.

● Tardivamente notata la graziosa abitudine di alcuni Soci di far aggiornare dalla Segreteria i propri libretti di volo.

Se la tolgano l'abitudine — quei Soci — perchè il Sig. Negro ha ricevuto l'ordine di sparare a vista!

*Il giovedì sera
venite a Bresso
a mangiare lesso.*

(da noto gavazzatore volante del XX° secolo)

SONDAGGIO VOLOVELISTICO TORINESE AD AOSTA

di GIANNI RUFFINENGO

L'inaugurazione del nuovo aeroporto di Aosta ha reso accessibile al volo a vela una regione particolarmente interessante per l'ubicazione del campo, praticamente ai piedi di montagne di altezza dell'ordine di 3500 metri, in una valle profondamente inoltrata tra massicci imponenti e sufficientemente larga da permettere rimorchi aerei in molte direzioni. La modesta altitudine dell'aeroporto (poco più di 500 metri) rende inoltre agevoli i decolli a traino aereo.

Per saggiare le possibilità di questa regione, tredici piloti di aliante dell'Aero Club di Torino, oltre all'ing. Piero Morelli, direttore della scuola torinese e all'istruttore Franco Castagno, hanno effettuato un « sondaggio » durato due giorni, sabato 12 e domenica 13 settembre. Alianti impiegati: un K-7 biposto, portato in volo a rimorchio di un L-5, e un « Passero » su carrello per strada.

La stagione avanzata, considerazioni di carattere logistico-finanziario e il tono pionieristico della spedizione hanno consigliato di selezionare i piloti e limitare la partecipazione ai due soli alianti anzidetti. Di conseguenza si è dovuto tenere nel limite di un'ora la durata di ciascun volo per assicurarne almeno uno al giorno ad ogni pilota.

Le condizioni meteo hanno d'altra parte circoscritto l'attività a voli nei pressi del campo a quote limitate, per la presenza di una forte inversione termica a 900-1000 metri, che la modesta insolazione settembrina non è riuscita a sfondare.

Nel pomeriggio è comparso un vento di non meno di 30 km/ora nel senso ascendente della valle, che ci è stato segnalato come normale nella zona. Si trattava evidentemente della brezza di valle, che pertanto doveva essere accompagnata, sui fianchi della valle, da brezze di pendio. Sono queste infatti che hanno permesso di veleggiare, soprattutto sul costone a nord del campo. La convinzione che, iniziando il volo in pendio, fosse possibile, sfrut-

tando una termodinamica, arrivare fino ai cumuli che sono stati osservati in estate a quote di 4000 metri, non ha trovato per questa volta conferma.

Non si è riusciti infatti a superare la quota di un migliaio di metri. Poiché l'inversione bloccava le ascendenze. La formazione però di modesti cumuli sfilacciati a quota di circa 2500 metri, ha fatto pensare che la convenzione fosse di nuovo attiva al disopra dello strato di inversione. Sono stati allora tentati alcuni lunghi traini fino a quote di 1500-1700 metri, in uno dei quali si è registrata una salita, stentata, fino a 2000 metri che il pilota ha dovuto interrompere per restare nei limiti di tempo assegnatigli.

Si è fatto quindi del volo in pendio che, seppur lontano dai risultati sperati, ha costituito se non altro una novità per alcuni dei partecipanti e ha dimostrato che la zona offre, nella peggiore delle situazioni la possibilità di veleggiare in continuazione fino al tardo pomeriggio, cosa ovviamente impossibile in questa stagione con voli in pianura di carattere termico.

La novità del paesaggio, ben diverso dalla solita pianura, le difficoltà incontrate in alcuni voli a causa della notevole turbolenza specie in prossimità dei pendii e la immancabile allegria della brigata hanno costituito altrettanti motivi per rendere interessante e divertente l'impresa.

La calorosa accoglienza e la signorile ospitalità degli esponenti dell'Aeroclub aostano è cosa che vuole essere particolarmente segnalata, aggiungendo un elemento in più alle attrattive che offre il bell'aeroporto, che ha tutte le caratteristiche per diventare una base di partenza per voli alpini di interesse eccezionale.

I voli effettuati sono un primo passo nella esplorazione della zona, che si spera spingere più oltre nelle spedizioni future.

★

TRENTO - VERONA IN ONDA: CHE SOGNO!

di GUIDO VETTORAZZO

Sono le 10 e tutto è pronto sul campo. Che giorno! la Paganella ha dato inequivocabilmente il responso tanto atteso: vento in quota venti nodi da NW, circa 310°. La famosa situazione da ovest, che avevo tanto pazientemente atteso, studiato e meditato per la rotta Trento - Verona. 75 km., meta prefissa, è in atto.

Cielo terso, qualche lenticolare diafana e ben disegnata stazione sul Bondone, sul Becco di Filadonna, e ancora più a sud, in uno sflogorio di luce, se ne intravede una numerosa schiera su Rovereto.

Ore 10.15, via! pigramente l'L 5 pilotato dal bravo Gimmi mi rimorchia in quota. Fa freddo e penso con soddisfazione che ho avuto una grande idea a indossare il 3/4 americano con l'crsetto dentro e il cappuccio in testa, mentre ho le mani protette dai guantoni di pelo e i piedi dai « walenkj » russi di feltro, ricordo della mia campagna di Russ'ia ... Ogni tanto devo pulire il plexi della capottina appannato dalla mia respirazione. Purchè non geli ...!

Dopo 5 minuti di traino siamo già a 400 m. in un ballo infernale che a volte sembra volerci far fare il tonneau in traino: ogni tanto l'L 5 quasi sparisce sotto il mio naso sprofondando, per riemergere subito dopo come un ascensore, dandoci l'impressione di restare appeso per il cavo alla sua coda. A proposito, magnifico questo cavo di perlon rosso, sottile e sempre teso: incassa tutto a meraviglia.

Il variometro continua a saltare da + 3 a - 2 m. al secondo. Qualche straccio arruffato di nube bianca ci passa sopra a gran velocità: rotori? La turbolenza e le sberle che mi tengono in penosa tensione sembrerebbero proprio testimoniarne l'esistenza.

Dopo 10' sorvoliamo Candrisi e ci presentiamo, prue al vento, sul pendio del Bondone luccicante di neve. Visione stupenda, col Gruppo dolomitico di Brenta rosa e bianco là davanti, il Carè Alto e l'Adamello bianchissimi là in fondo a sinistra, la Paganella alta e maestosa qui a destra, incombente con la

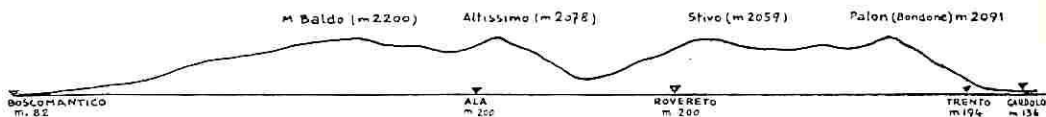
sua parte a picco. Sotto i laghi di Terlago, Toblino e, laggiù a sinistra, quasi senza fine, il Garda azzurrissimo. Segant'ni certo si sarebbe fermato a dipingere un simile scenario, veramente degno di essere eternato in qualcuna delle sue tele famose. Io invece mi devo accontentare di qualche sguardo fugace mentre il ballo alquanto attenuato mi concede uno squarcio di quieta navigazione contro vento.

Siamo a 1500 m. indicati quando il variometro, insistendo sui + 3, fa battere le ali al Gimmi e decide me allo sgancio. Muso giù e coda rossa filante al vento, l'L 5 sparisce.

Ore 10.30: silenzio e quiete dolcissimi seguono la precedente sarabanda, mentre mi appresto a sondare la zona. Il vento è forte, poichè mi sembra di stare fermo rispetto al pendio sottostante. Butto giù il musetto del fido S.18 fino ai 90 Km/h indicati. L'ascendenza si attenua fino a + 0,50 mt/sec. Diminuisco allora la velocità fino a circa 60 Km/h: ho quasi la sensazione di indietreggiare, mentre l'ascendenza aumenta. Accosto leggermente a sinistra: aumenta ancora fino ad un bel 2 mt/sec., mentre vedo velocemente avvicinarsi il Palon di Bondone (mt. 2100), col suo rifugio - tavola calda appollaiato in vetta.

Virata larga a destra, muso al vento a 90 Km/h, sono in piena ascendenza di pendio. Non completo però la virata a destra poichè col vento forte che viene da W non occorre fare il classico 8 per bordeggiare il pendio: praticamente vedo che basta compiere una continua serpentina controvento. Poichè devo garantirmi un po' di quota prima di lasciarmi andare maggiormente a sud, non insisto neanche nella virata a sinistra, pensando più prudente rimanere in zona a guadagnare quota. Ormai sono a livello del Palon dal quale, pur mantenendo quasi costantemente la prua ad ovest, non mi sono allontanato di molto. Anzi è sufficiente diminuire la velocità indicata sino a 60 Km/h per vederselo in breve a portata ... d'ala.

Intanto la quota aumenta sempre con velocità superiore a 1 m/ sec. In breve sono a



Distanze 1: 200.000 (1 cm = 2000 m)
 Altezze 1: 100.000 (1 cm = 1000 m)

TRENTO - VERONA . sez. altimetrica destra Adige

2400 - 2500 - 2600. A 2700 il variometro si azzerava. Un'occhiate sotto mi fa scoprire il Palon ormai superato, ahimè, indietreggiando! Evidentemente il vento è ancora più forte. Una piccola affondata a 100 all'ora controvento mi fa ripassare oltre la verticale del Palon sempre con variometro a zero. Appena accenno a diminuire la velocità il vario mi dà subito ascendenza.

Decisamente è meglio stare di qua. Insisto ancora controvento a 100 orari: guadagno ancora terreno verso W, lasciando dietro il Palon e, grande soddisfazione, aumenta pure la quota. Se è onda, penso, devo stare molto attento a non perderla!

A proposito, il barografo funziona? tendo le orecchie per sentire conferma dal tic-tac. Inutile: il rumore dell'aria lambente l'abitacolo sovrasta tutto. Strabuzzo gli occhi girando più che posso indietro il capo: mi è parso di vedere il ripido segno lasciato dalla puntina. Accidenti al "barografo in posto inaccessibile al pilota"! un'altra volta però mi porto uno specchio...

2800 - 3000. sono le 11. Il sole colpisce obliquamente da sinistra il cruscotto ma non mi fa avvertire calore. Pur tuttavia non ho freddo. Continuo però a pulire il plexi appannato. Fuori deve fare freschetto. Il vario non dà più gran che mentre la mia posizione rimane stazionaria, pur con la prua controvento.

Ripasso mentalmente l'itinerario studiato e le cime che dovrò tenere d'occhio andando a sud. La prima è il Cornetto (2176 mt.) che dai miei più che 3000 mt. di quota scorgo laggiù a sinistra, leggermente arretrato rispetto a me. Decido quindi il primo traversone puntando però a sud-ovest e lasciando fare al vento il resto. Come se l'avessi calcolato mi trovo in breve quasi a sorvolare la bella vetta rocciosa polverata di neve. L'altimetro segna 2800. Non ho perduto gran che se penso che ho percorso 5 Km. a quasi 100 all'ora. Mi fermo qualche minuto a studiare la situazione, prua ancora controvento, cercando di

avanzare verso ovest su costone favorevole. Il variometro è quasi a 0, ma corro a 100 e più all'ora rispetto all'aria...! insisto nella direzione diminuendo però la velocità indicata. La quota ricomincia ad aumentare. Devo proprio pensare all'onda: turbolenza cessata, ascendenza dolce, lenticolari in giro, buona quota. In breve sono ancora sopra i 3000 e decido di riprendere la rotta in derapata verso sud.

Questa volta però dò meno piede e tengo una velocità normale, sui 70 Km/h. La prossima cima a sud è lo Stivo (2058 mt.) a ovest di Rovereto. Cornetto e Stivo sono collegati tra loro da una cordigliera spartiacque regolare e ben esposta, svolgentesi a quote di poco inferiori ai 2000 mt. Ben presto però mi accorgo che velocità e direzione scelte non sono adatte e vengo ributtato p'ian p'iano oltre il crinale, verso la valle dell'Adige, con pericolo di entrare in discendenza sotto vento. Correggo perciò il mio angolo di prua rimettendomi controvento ed aumentando la velocità oltre i 100 orari. In 5' mi ritrovo ben oltre il crinale, sul versante della valle del Sarca, perdendo però oltre 200 mt. di quota. Derapando ancora a sinistra leggermente ecco lo Stivo a portata d'ala. Un bel canalone mi fa pensare ad un ottimo convogliatore di ascendenza dinamica. Infatti salgo con facilità là sopra. E' però difficile da tenere e di spirare non è proprio il caso.

Sulla verticale dello Stivo l'altimetro segna di nuovo quasi 3000 mt. Sono al punto difficile, come previsto. Devo ora saltare la valle di Loppio puntando deciso sull'Altissimo di Monte Baldo (mt. 2100).

Breve riflessione: o là trovo situazione di sicuro affidamento per continuare, oppure dovrò mio malgrado stazionare in zona e atterrare sulla prevista striscia di fortuna presso la confluenza Adige - Leno. Deciso, via! 90 Km/h, prua sud-ovest.

Scavalco la valle in circa 10', perdendo però oltre 500 mt.

Evidentemente la zona accusa la frattura

fra il costone Bondone-Stivo e quello Altissimo-Monte Baldo, entrambi orientati grosso modo da nord a sud. Occorre portarsi al più presto verso il Garda per tentare lo sfruttamento del costone che vi scende inclinatissimo e ben esposto a ovest. Anche qui faticoso arrancare con vento di lato, perdendo ancora quota fino a meno di 2000 mt.

Finalmente ho alla mia sinistra la cima dell'Altissimo e il vario incomincia ad accusare qualche zeretto. Aggiusto velocità e prua per superare l'ultimo tratto incerto. Ecco, vedo ora completo il braccio settentrionale del Garda, entro il quale il costone si infina brullo e roccioso. E vedo con gioia l'indice del variometro andare sopra allo zero e sistemarsi circa su 1 mt. al secondo.

Meglio stazionare qui per aver conferma e guadagnare quota, se possibile. Infatti è ciò che ottengo: dopo appena 5" sono già sopra la vetta dell'Altissimo, oltre i 2000. Decisamente la situazione è stabile e favorevole.

Il Baldo si allunga di qui verso sud buoni 15 Km., sempre intorno ai 2000 e col versante del Garda ottimamente esposto ad ovest. Non c'è che seguirlo mantenendosi in posizione corretta, cioè sempre in vista del Garda per non andare sotto vento. Però è meglio guadagnare ancora qualche metro, se viene. Manovro così altri 10" sulla zona dell'Altissimo finchè vedo azzerarsi il variometro quando lo altimetro segna 2500 mt. Ormai mi sento sufficientemente tranquillo: da questa quota potrei puntare a Boscomantico dritto con buona probabilità di arrivare bene.

Ma il costone del Baldo, luccicante di neve e di ghiaccio, è troppo allettante per abbandonarlo. Lo seguo perciò planando nella direzione tenuta dal suo crinale spartiacque. Il vario sta a zero o va di poco sotto. Mi godo il sole che ho quasi di fronte, ora: sono le 12 passate e mangerei qualcosa volentieri.

La quota accenna ad aumentare mentre sorvolo Cima Valdritta (2218 mt.) e poi Monte Maggiore (2200 mt.), le due cime massime del Baldo. Vi resto un poco aggiustando la prua controvento e guadagnando un 5-600 mt. Mi ritrovo in breve verso i 3000.

Non sto più nella pelle: con un volo mi faccio oltre 70 Km e il guadagno di quota per giunta! La durata l'ho già fatta in luglio ... Meglio di così non poteva andare proprio, penso. Ormai Verona la tengo in tasca.

Riprendo la direzione dello spariacque, of-

frendo il fianco destro al vento, sempre costante da ovest. Dopo mezz'ora di calmo veleggiamento scarrocciando lievemente a sinistra, nonostante il mio continuo appoggiare a destra, scorgo distintamente declinare i monti sotto di me e laggiù, fra vapori e nebbiolina, la pianura.

Se insisto in questa direzione però vado a Peschiera, che indovino laggiù, in fondo al lago. Accosto perciò leggermente verso sud-est, lasciando fare il resto al vento.

Alle 13 meno 10 sorvolo la valle dell'Adige. Scorgo la profonda incassatura della "chiusa di Verona" in fondo alla quale, già in ombra, scorre il fiume con pigre anse.

Ormai non mi curo più della quota, del resto già calata a 2000 mt., nè di cercare ascendenze. Noto anzi che scendo più del solito, mentre il vento in coda mi fa correre in modo nettamente apprezzabile. Sorvolo la pianura ora e tengo d'occhio il fiume che, con i suoi lenti ghirigori, procede anch'esso verso Verona.

Laggiù, circondato da un'ansa più pronunciata delle altre, indovino l'aeroporto di Boscomantico, la meta. In breve sono sulla verticale con 1500 mt. da sciupare. Evoluisco a zozzo, tenendomi il più possibile controvento. So che sotto c'è sempre un certo traffico e penso sarà bene farsi notare.

Il "Nenni" (un nostro amico) qui ci piacerebbe 70 looping. Io invece mi accontento di alcune serie di virate strette a destra e a sinistra e di qualche puntata con richiamata successiva.

Provo i diruttori e scendo fino a 700 mt. Caspita, che traffico: elicoteri, aerei, addirittura camions e Jeep ...! Però, penso, io mi accontento di quell'angolino di là della pista, presso l'hangar dell'Aero Club. Dopo aver sorvolato il ponte ferroviario di Parona mi aggiusto in direzione e controllo la quota: 400 mt. Diruttori fuori, vento contro, mi avvicino lentamente agli alberi in fondo al campo. Entro con 50 mt. di quota.

Ho già scelto la striscia e vi punto deciso a 70 Km/h indicati, quando un Sikorsky sbucato da chissà dove mi taglia la strada sfiorando il prato, alla mia stessa quota, con una specie di roulotte appesa sotto. Indubbiamente si tratta di qualche esercitazione. Peccato che abbia scelto come campo di manovra proprio la mia striscia e nel mio stesso istante ...! Pochi attimi di riflessione, sono a qualche

metro da terra ormai e il pericolo si avvicina velocemente, mi convincono che un'eco scampo posso trovare a destra verso la pista di cemento, a costo di finire per traverso.

Infatti quel bestione continua a ballonzolare col suo strano carico a pelo d'erba e sembra indovini proprio le mie intenzioni tanto è preciso e tempestivo nel cambiare posizione portandosi sempre sulla mia rotta. Piede a destra ...! Piede a destra ...! Spingo con tutta la mia forza, ma più di tanto non dà.

Sfioro l'erba, tutti i dirutteri fuori ... tocco.

Il dannato bestione mi sfila a sinistra qualche metro mentre ti pianto un "cristiana"

a destra. come quando ero bravo di sciare. ... Sospirone! Ce l'ho fatta! Evviva ...!

* * *

Una strana luce s'è accesa sulla mia destra, mi stropiccio gli occhi e mi ritrovo tutto storto, sudato e ansimante sul letto ... mentre mia moglie, spinta quasi giù dallo stesso mediante la viva pressione del mio piede destro, mi domanda, tutt'altro che amorevolmente, che cosa mi sta succedendo.

Che sogno! Trento - Verona in onda!

GUIDO VETTORAZZO

COPPA BRESSO, CHE PASSIONE !...

In margine al «reportage» comparso sul n. 15 della nostra Rivista, il beneamato ex-Presidente dell'A.V.M., Franco Giacomini, ci scrive precisando che il sig. Calzecchi Onesti fu totalmente estraneo alla famosa questione dei teli di Osnago. Commissario Sportivo al pilone era invece lo stesso Giacomini, il quale tiene ad assumere in pieno la responsabilità dell'incidente causato, com'è noto, da circostanze di fortuita forza maggiore.

Giacomini ci scrive :

Nel leggere l'articolo apparso sulla Rivista «Volo a Vela» N. 15 del Giugno 1959 a firma Venturi, vedo che l'articolaista ha travisato i fatti, per quanto riguarda l'incidente al Pilone di Osnago, danneggiando la reputazione del Socio Pilota Ing. Calzecchi, assolutamente non responsabile di quanto attribuitogli.

Al Pilone di Osnago vi era il sottoscritto che, per le ragioni già note alla Giuria della Coppa Bresso, ha dovuto, dopo il primo giro di gara e per circa quindici minuti, togliere i teli di segnalazione.

Sempre il sottoscritto, in quei quindici minuti, avvistava il "Bonaventura", che doppiava regolarmente il pilone e provvedeva a segnare l'ora di passaggio e la quota stimata sull'apposito modulo.

Come noto, dopo quindici minuti circa, i teli furono rimessi in loco e al rientro in Bresso stilato il verbale.

Il Sig. Venturi è caduto in un errore come è prassi accada ai giornalisti quando si occupano di cose volovelistiche.

Prego vivamente cotesta spettabile Direzione di voler procedere alal rettifica.

Carissimi saluti.

FRANCO GIACOPINI

Venturi, l'autore dell'articolo, avuta cognizione della rettifica, è rimasto profondamente amareggiato dal fatale errore di informazione e si è giustificato a sua volta asserendo che all'epoca, in quanto ad attività giornalistica, la sua esperienza non superava le tre ore. Poche, forse, per un decollo.

Ma Giacomini che nel redigere il resoconto della «Coppa Bresso» 1958 confondeva "Passeri" con "Paperi" non faccia un torto ai giornalisti che si occupano di volo a vela, almeno a quelli che se ne occupano per questa rivista. Non se lo meritano, perchè di cose volovelistiche, a quanto ci consta, sono senz'altro competenti ed i più qualificati ad occuparsene.

D'altra parte, soltanto chi non lavora non sbaglia.

(N.d.R.)

AFONIE, TONSILLITI, FARINGITI,
LARINGITI, ANGINE, STOMATITI

ALUCTYL

Sedativo e decongestivo delle mucose
e delle corde vocali



ALUCTYL

PROFILASSI E TRATTAMENTO DELLE
AFFEZIONI DELLA BOCCA E DELLA GOLA

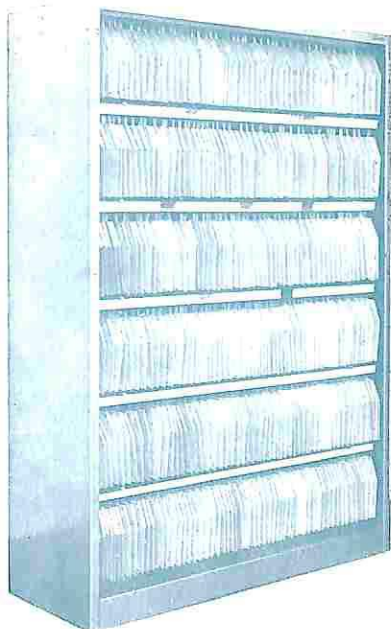


DOSI: 3 - 4 compresse ogni ora



Preparazione e Vendita per l'Italia:

LABORATORIO G. MANZONI & C. - MILANO - VIA V. VELA, 5



“SANCAR,,

la nuova
classificazione
adatta per
ogni ufficio

S. p. A. *C. Valantè*

MILANO - P.zza Bertarelli, 1
Tel. 808.737 - 802.439

ROMA - Largo Spinelli, 5
Telefono 865.629



AVIAMILANO - F. 14 - NIBBIO



AVIAMILANO - F. 8 - FALCO

AVIAMILANO S.R.L.

COSTRUZIONI AERONAUTICHE

VIA M. MELLONI, 70 - **MILANO** - TELEFONO 72.32.42