



Volo a Vela

PERIODICO DEI VOLOVELISTI ITALIANI



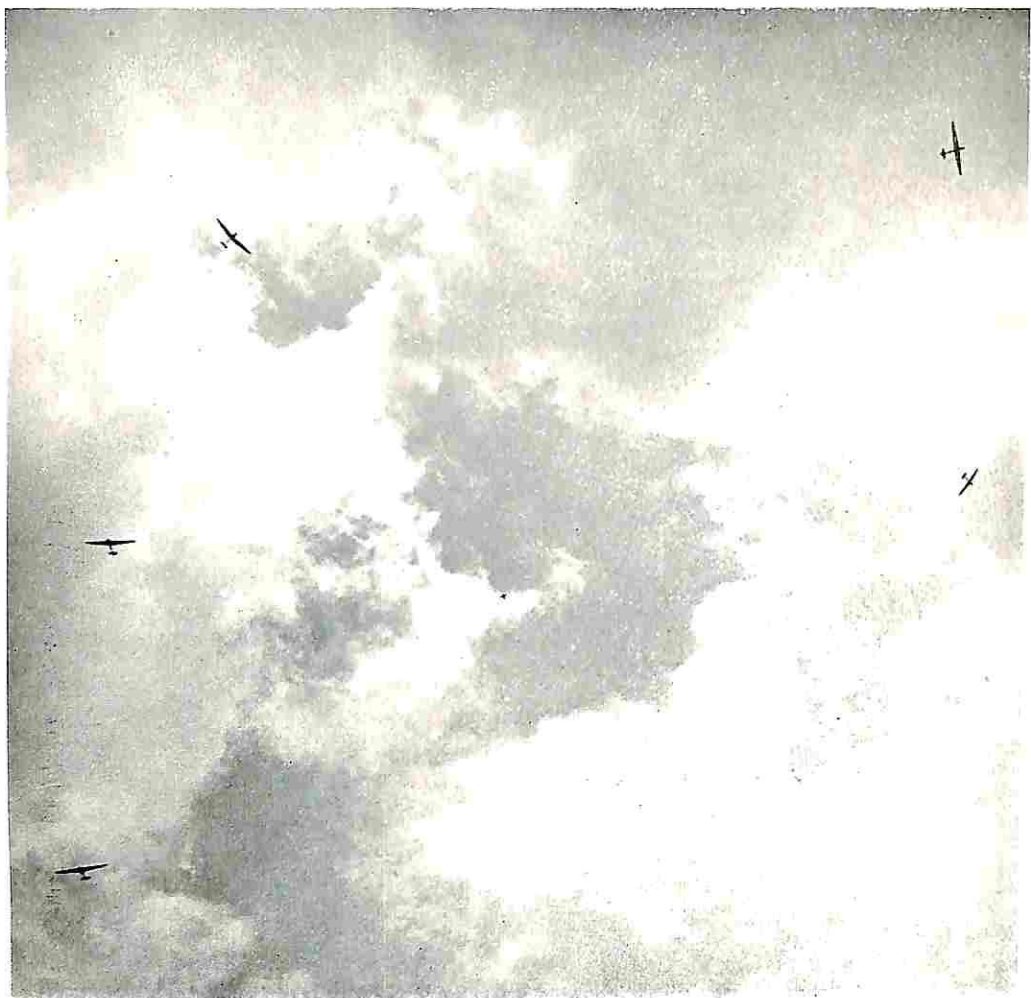


foto Pastorelli

Aeroclub Volovelistico Milanese

Federato all'Aero Club d'Italia

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

QUESTO E' L'ULTIMO NUMERO DELL'ANNO 1957

Agli abbonati verrà regolarmente inviato anche il primo numero dell'anno 1958 senza che necessariamente debba essere rinnovato l'abbonamento entro la data di uscita (Febbraio 1958), però è bene curare per tempo il rinnovo: ***Volo a Vela*** aumenta stabilmente il numero delle pagine a 32. Occorre aumentare anche il numero degli abbonati.

Caro Abbonato,

Abbiamo chiuso il calendario 1957 ed abbiamo scritto l'ultima pagina di VOLO A VELA, l'ultima pagina del suo primo intero anno di vita.

L'aiuto ed il conforto datoci da ben 472 abbonati, oltre ai 46 che doverosamente dovevamo ricordare con omaggio, è stato tale che, all'inizio del nuovo anno e della seconda serie di sei fascicoli, affrontiamo il lavoro con spirito ben più alto che non dodici mesi or sono.

Le chiediamo, caro Abbonato, oltre che comprensione per la modestia e le limitazioni della rivista, di non farci mancare il Suo appoggio.

Rinnovare tangibilmente — per l'anno 1958 — la fiducia già dimostrata, significa permettere di proseguire l'azione intesa a diffondere, fin dove possibile, passione e interesse per l'attività volovelistica.

Contiamo su di Lei e La ringraziamo.

Volo a Vela

Per tempestivo versamento degli importi di nuovi abbonamenti, *Volo a Vela* invierà in omaggio i numeri 5 e 6 dell'anno 1957.

Usare preferibilmente i versamenti di conto corrente postale.

Quello della rivista è il n. 3/27318 intestato a *Volo a Vela*, via U. Foscolo 3 Milano.

Tariffe per l'anno 1958

- | | |
|---|----------------|
| — abbonamento normale | Lit. 1.200 |
| — abbonamento per soci di Aero Clubs o Gruppi Volovelistici | Lit. 1.000 (1) |
| — abbonamento sostenitore | Lit. 2.000 |

(1) accludere dichiarazione dell'Ente di appartenenza attestante la qualifica di socio.

CONCORSO ABBONAMENTI 1958

Voloveisti,

Non è ancora passato un mese dalla pubblicazione del testo del Concorso Abbonamenti 1958 e già pervengono dai concorrenti-procuratori i nominativi (e gli importi...) dei nuovi abbonati. A questi, abbiamo subito spedito in omaggio il n. 5 ed ora perviene loro questo sesto numero della rivista. A quelli, abbiamo attribuito — per ora — semplicemente dei punti.

Il ritmo, fin dagli inizi, è buono ed accenna piacevolmente ad aumentare. Alla fine del vostro lavoro e dei piccoli sacrifici che lo caratterizzano, vi aspettano non più somme di punti bensì i ricchi e "volanti" premi che abbiamo ormai definitivamente assicurato al concorso.

La prima graduatoria parziale (33 nuovi abbonamenti procurati) è la seguente:

Vassanelli Franco
Caperdoni Adriano
Fumagalli Enzo

Broggini Ferdinando
Ghiorzo Antonio
Frailich Giorgio

Libio Aureliano
Longaretti Pietro
Zulli Gianfranco

Volovelisti,

Gli abbonamenti da voi sottoscritti nell'anno 1957 hanno fatto nascere VOLO A VELA. I nuovi abbonamenti 1958 rappresentano la sicura vita della vostra rivista.

Chiunque può presentare nuovi abbonati.

Unica condizione per entrare in graduatoria: l'invio dell'importo di abbonamento deve essere curato dal concorrente-procuratore che potrà avvalersi di qualsiasi mezzo, dal vaglia all'assegno circolare, dal contante all'assegno bancario o al versamento sul c/c 3/27318 intestato a «Volo a Vela».

Gli importi vanno inviati a VOLO A VELA, Via Ugo Foscolo n. 3, MILANO (singoli o raggruppati) e devono essere accompagnati dall'esatto nominativo e indirizzo del nuovo abbonato.

Il concorso ha termine il 20 febbraio 1958.

Ai concorrenti-procuratori che alle ore 24 del 20 febbraio 1958 avranno presentato nuovi abbonati verranno assegnati, secondo la graduatoria derivante dall'ordine decrescente del numero di «procurati», i seguenti premi:

- 1°) *passaggio completo su aliante «Urendo» o su aliante «Spillo», oppure viaggio Milano-Torino e ritorno, per due persone, su «Fairchild».*
 - 2°) *passaggio completo su aliante «Gheppio» o su aliante «Pinocchio», oppure viaggio Milano-Vergiate e ritorno, per una persona, su «Stinson L.5».*
 - 3°) *3 voli su aliante «Urendo», come pilota o passeggero (secondo i titoli).*
 - 4°) *3 voli su aliante «Canguro», idem.*
 - 5°) *2 voli su aliante «Urendo», idem.*
 - 6°) *2 voli su aliante «Canguro», idem.*
- dal 7° al 10°): 1 volo, come pilota o passeggero (secondo i titoli), rispettivamente su: «Urendo» - «Canguro» - «Fairchild» - «Piper Cub».*

I voli si svolgeranno sull'Aeroporto di Milano-Bresso alle condizioni particolari (data, assicurazioni, ecc.) che verranno successivamente comunicate.

Volo a Vela

PERIODICO DEI VOLOVELISTI ITALIANI

Pubblicazione bimestrale

Anno 1° Numero 6

Dicembre 1957

COMITATO REDAZIONALE

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



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. 2000

SOMMARIO

A. ZIENTEK - <i>La strada dei 500 chilometri</i>	pag. 2
P. ROVESTI - <i>La situazione ondulatoria dei primi giorni di dicembre 1957 sull'Italia Centrale</i>	» 5
H. LAMBERT - <i>Parigi-Béziers</i>	» 10
G. CHETTA - <i>Il C.V.V.8 « Bonaventura »</i>	» 14
E. CIANI - <i>« Periquito »</i>	» 18

NOTIZIARIO

VITA DEI GRUPPI	» 23
P. LONGARETTI - <i>Squadra ricuperi... all'erta...</i>	» 29
F. VASSANELLI - <i>Brevetto C</i>	» 30
Ultimo numero dell'anno 1957	» I
Concorso abbonamenti 1958	» II
Operazione onda	III-IV

In copertina: 29 dicembre 1957 - Decolla il C.V.V.8 (foto G. Sabaini)

UN ANNO

Il modesto e dopolavoristico lavoro di dodici mesi ci ha permesso di tradurre in realtà il sogno del gennaio 1957 ed i primi sei numeri di VOLO A VELA, allineati, ci danno il sintetico e ottico piacere di aver fatto qualcosa.

Non nascondiamo che i sacrifici sono stati parecchi e quasi sempre « notturni », ma non possiamo mancare di modestia affermando che siano stati sproporzionati rispetto a quei 500 grammi di carta stampata, corrispondenti a poco meno di 200 pagine, rappresentanti l'attivo di un piccolo bilancio propagandistico e culturale.

Il miglioramento del contenuto è stata preoccupazione costante ma sempre d'entità assai inferiore all'assillo (economico) della diffusione fatta solamente attraverso abbonamenti. Se per il primo problema già i nostri affezionati lettori hanno avuto di che giudicare, per il secondo il ritmo prudenziale, che per il 1958 consente di far soltanto lo strappo di portare stabilmente da 24 a 32 le pagine di ogni fascicolo, deve necessariamente essere rispettato; da qui la continuazione della diffusione per abbonamenti e da qui il già promettente sviluppo del concorso abbonamenti.

Il peso maggiore, che però riteniamo doveroso sopportare, è rappresentato dal complesso oscillante tra le 300 e le 500 copie per un numero che (secondo le disponibilità finanziarie del momento), vengono distribuite gratuitamente sugli aeroporti, nelle scuole e negli istituti.

Una tale azione propagandistica non sarebbe certo stata possibile se benemeriti enti e personalità non ci avessero aiutato.

E' ben propizia l'occasione per ringraziare sentitamente l'Aero Club d'Italia ed il suo Presidente Ing. Zerbinati, il Centro Nazionale di Volo a Vela ed il suo Direttore Prof. Rovesti nonché — indistintamente — gli inserzionisti tutti.

A Loro ed a tutti gli amici che ci seguono — ne abbiamo anche in Brasile, Stati Uniti, Inghilterra, Francia, Austria e Polonia — rinnoviamo l'impegno di lavorare perché la voce dei volovelisti italiani si faccia sempre più alta e limpida.

La Redazione

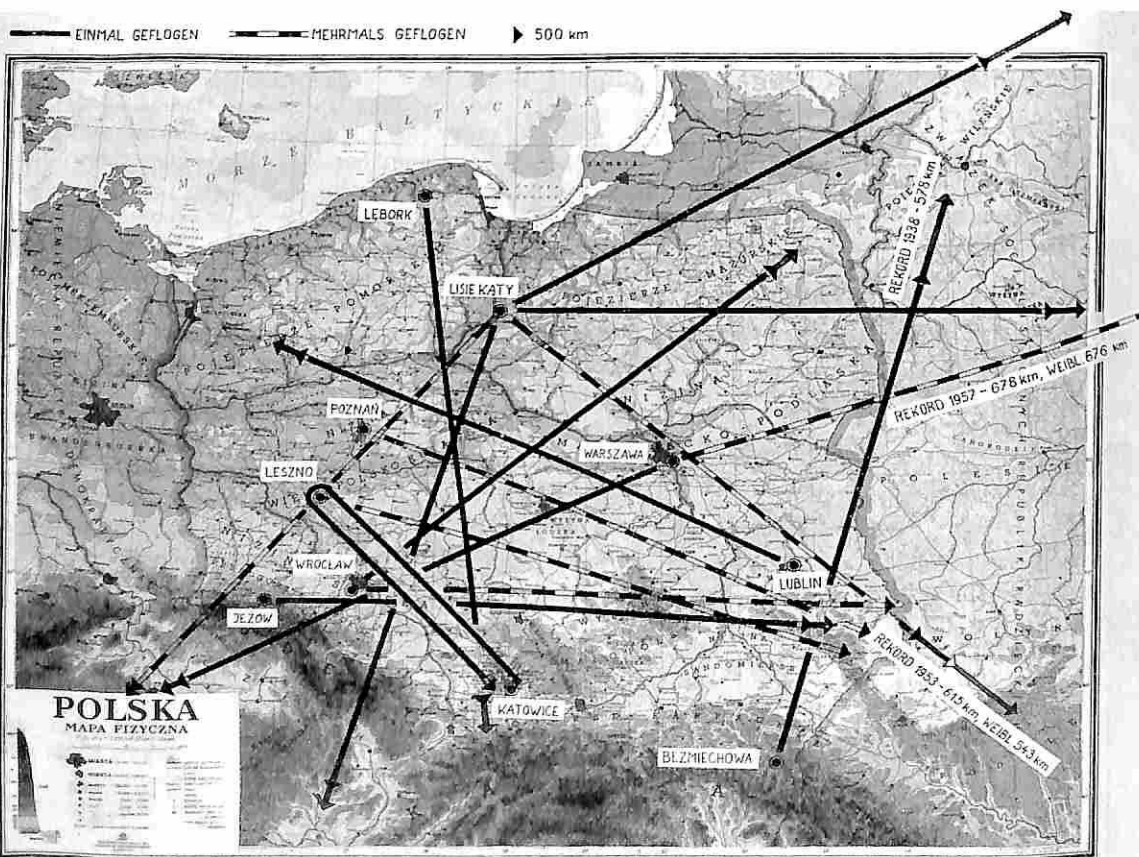
LA STRADA DEI 500 CHILOMETRI

ADAM ZIENTEK

Allorché la FAI creò anni or sono il « Diamante » come massimo riconoscimento del rendimento sportivo nel volo a vela, sembrò dapprima che fosse a mala pena conseguibile, causa prima per la condizione dei 500 km. di volo. Col tempo la cosa si è dimostrata non così terribile e in Polonia si è raggiunto fino

ad oggi il numero di circa 40 di tali voli (vedi schizzo del percorso più conosciuto) e si acquisirono così naturalmente molte cognizioni tattiche.

Si possono raggiungere i 500 km in diversi modi. Il Dr. Küttner ha utilizzato a questo proposito la ben nota onda della Sierra-Ne-



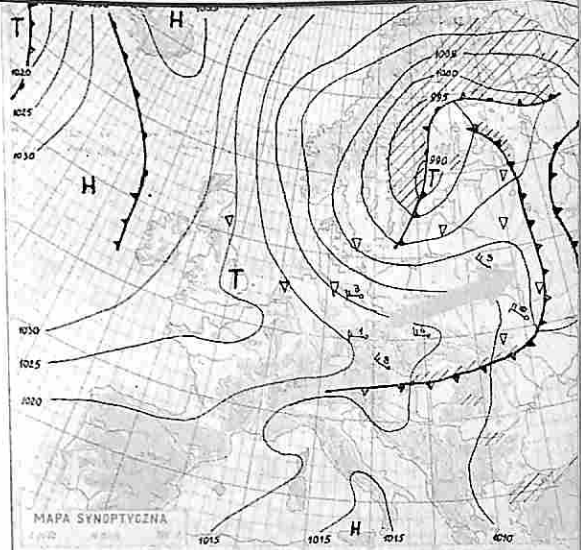
I percorsi-Diamante dei veleggiatori polacchi. Sono considerate le rotte occidentali che seguono il fronte, però non c'è regola senza eccezioni! Si noti il percorso di Kopernok, che non fu completato ma il pilota si guadagnò il Diamante.

vada. L'istruttore di volo a vela jugoslavo Mordej e il campione svizzero Dr. Nieltispach sono passati nei loro voli molto nettamente dalla termica all'onda, ciò che rese possibile la continuazione del volo ad una altezza più sicura di alcune migliaia di metri. In Francia e in Polonia si volano di regola i 500 km nella termica, per cui a seconda del caso il vento o coopera oppure non ha alcun ruolo.

Così per es. nel giugno del 1954 Kopernok volò da Katowice a Leszno e ritorno; non poté però raggiungere, secondo il regolamento, il punto di partenza e pertanto anche il record mondiale di volo con meta prefissa e ritorno (gli mancavano solo pochi km). Egli ha però meritato il Diamante con 502 km di percorso totale. Ma l'assoluta maggioranza dei 500 km in Polonia fu raggiunta secondo la seguente condotta di volo.

Si aspetta con pazienza un fronte freddo, e quando tale fronte è passato e incomincia a piovere, si parte per il campo di volo e intanto si fa chiaro. Meglio è attraversare il fronte di notte o il mattino di buon'ora poiché si ha così a disposizione un'intera giornata termica. Ora, solo dopo che si può accordare una certa fiducia alla termica, si parte.

Seguono da 6 a 8 ore di volo termico per cui si insegue il fronte con vento di poppa di circa 30 e più km/h. La base delle nuvole si trova dapprima a 1000 m di altezza (anche più in basso, secondo il caso); col tempo si eleva fin sopra ai 2000 m. Le stesse nuvole possono anche essere divise o disordinate, si trovano però anche strati di nuvole che sono vantaggiosi. Si possono avere scrosci d'acqua e nevischi (in primavera), perciò bisogna agire con precauzione affinché non si venga rinchiusi in zone di discendenza: per questa ragione non è sempre raccomandabile il volo in nube e lo si usa raramente, poiché non si ha una buona veduta del luogo. Inoltre le nuvole sono per la maggior parte piatte e all'interno non si nota alcuna sensazionale



Il Bollettino meteorologico del 5-5-57 mostra le tipiche condizioni del tempo sul percorso di volo in Polonia. La freccia segue press'a poco il territorio dei dieci voli-Diamante di quel giorno.



sopra: Un « Bocian » viene portato sulla linea di volo.
sotto: Adam Zientek (in piedi nel « Bocian » col paracadute) autore dell'articolo di queste pagine.

**Una preziosa perla è
venuta ad arricchire la col-
lana di edizioni dell'Aero
Club d'Italia :**

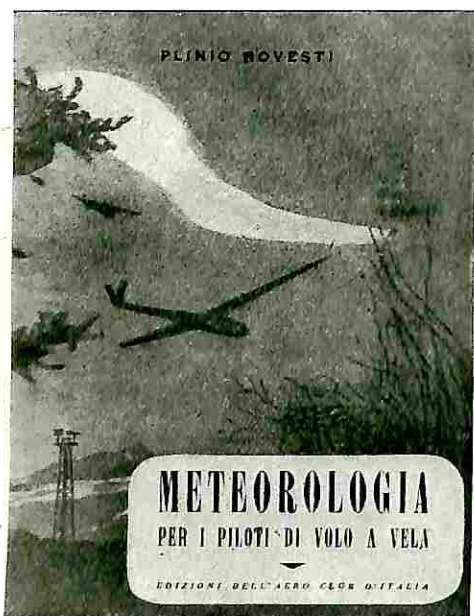
METEOROLOGIA

PER I PILOTI DI VOLO A VELA

di PLINIO ROVESTI

311 pagine - 149 illustrazioni

L. 1.600



**IL VERO ED INDISPENSABILE TESTO
METEOROLOGICO PER LO SPORTIVO
VOLOVELISTA.**

richiedetelo al vostro Aero Club o
direttamente all'Aero Club d'Italia

indicazione variometrica. Sotto le nuvole si sale circa 2-4 m al secondo. Finchè è possibile evitare la spirale è vantaggioso il volo in quota sotto le nuvole e con rotta diritta e minima velocità. I traversoni vengono effettuati a 100-140 km/h (secondo le possibilità dell'apparecchio).

A ciò si aggiunge il vento in coda e si raggiunge facilmente una velocità di crociera di circa 100 km/h. Anche se non si raggiunge il punto estremo del percorso, bastano 6-8 ore per guadagnare il Diamante.

Così press'a poco è stato l'andamento delle cose il 5 maggio 1957 quando i dieci piloti dell'Aeroclub di Varsavia seguendo la rotta occidentale sono atterrati nell'URSS. Com'è noto sette hanno percorso più di 600 km e solo alcuni sfortunati non hanno toccato i confini dei 500 km. Makaruk ha fatto il volo più lungo con km 678,5 seguito dappresso dalla Sig.a Bajewska con 676,1 km. Oltre ai piloti di Varsavia si è cimentato quel giorno sul percorso anche un giovane pilota di Wroclw che ha raggiunto col suo Mucha i 507 km entro il territorio dello stato. Il bollettino meteorologico del 5 maggio mostra che il territorio del percorso si trovava ai margini di un lungo fronte freddo, che si estendeva in arco da Leningrado, verso Kijev, fino a Budapest. Come hanno asserito i piloti, le condizioni termiche del vento non sono state affatto utilizzate, così per es. si sarebbe potuto pensare ad una partenza anteriore di 1 ora, 1 ora e mezzo ma si è perso tempo per sollecitare il permesso di volo su paesi esteri. La tattica di volo era stata studiata in modo da evitare situazioni critiche o risucchi.

Dalle relazioni dei piloti si può dedurre che se si fosse sfruttata interamente la condizione, si sarebbero potuti raggiungere i 900 km.

Si noti che gli apparecchi tipo « Mucha » « Jaskolka » « A-9 » sono i migliori, però la loro finezza è inferiore a 30.

Non sarebbe concepibile il percorso dei faticosi 1000 km con apparecchi più veloci?

ADAM ZIENTEK

LA SITUAZIONE ONDULATORIA DEI PRIMI GIORNI DI DICEMBRE 1957 SULL'ITALIA CENTRALE

Il primato di quota assoluta ed il "muro dei 7000 metri" largamente superati da Ferrari. Silva e Piludu superano i 6000 metri.

PLINIO ROVESTI

Nei primi giorni dello scorso dicembre si è prodotto sull'Italia Centrale un'interessante situazione ondulatoria, che riteniamo utile illustrare ai molti volovelisti che si appassionano ai problemi del volo d'onda.

Per quanto riguarda i dati meteorologici, ci riferiremo soprattutto alle osservazioni da noi fatte nella Valle Reatina ed ai bollettini emessi dal Centro Regionale Meteo di Ciampino.

La forte caduta di pressione registratasi nei giorni 28 e 29 novembre 1957 nel bacino del Mediterraneo e la situazione meteo regnante

sull'Europa Centrale, inducevano a pensare alla possibilità di una imminente irruzione di aria fredda dai Balcani e la formazione di una interessante situazione ondulatoria di NE sugli Appennini dell'Italia Centro-Meridionale.

Tuttavia, non era facile prevedere con esattezza, quando potesse prodursi il fenomeno, giacchè l'esperienza insegna che spesso, per motivi imponderabili, la «Tramontana» arriva d'improvviso. Per quanto riguarda la formazione dei movimenti ondulatori di sottovento che interessano la regione laziale, ricorderemo che essi si producono generalmente dopo il passaggio di un fronte freddo proveniente dal primo quadrante. Al Centro Nazionale di Volo a Vela, quindi, fin dal giorno 29 novembre, si seguivano con crescente attenzione gli sviluppi del tempo. Nelle prime ore del mattino del 30 novembre a Rieti la pressione continuava a scendere, mentre il Bollettino Meteo segnalava che un fronte freddo aveva già invaso le coste adriatiche (fig. 1).

Nella Valle Reatina il vento si manteneva debole e variabile durante l'intera mattinata. Verso le dieci però, su varie vette delle montagne che costituiscono il gruppo del Terminillo, cominciarono ad apparire i classici «muri di Foehn» che accompagnano quasi sempre le situazioni ondulatorie, e poche ore dopo tutta la Sabina era invasa dalla Tramontana. La prima situazione ondulatoria di NE della stagione invernale 1957-58 era ormai in atto. Essa non aveva ancora raggiunto la fase di pieno sviluppo, ma non v'era dubbio che, fin dalle prime ore del pomeriggio del 30 novembre, sui monti dell'Italia Centro-meridionale, il volo d'onda era possibile.

L'Ing. Guidantonio Ferrari, che si trovava a Rieti, compì il primo felice tentativo a bordo di un «Canguro» del Centro Nazionale di Volo a Vela. Rimorchiato da Zasa nella zona

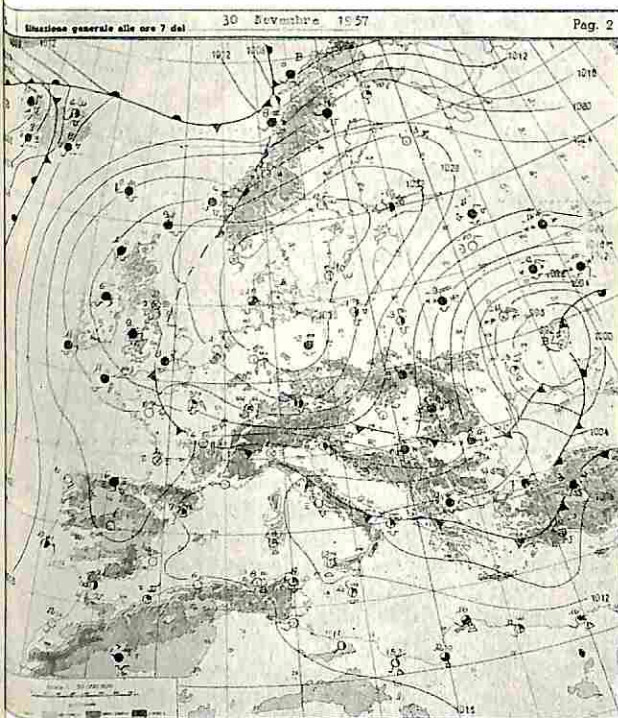


Fig. 1

di Cantalice. Ferrari si sganciava a soli 600 metri di quota, nella parte ascendente di un efficace rotore, che gli permetteva di raggiungere rapidamente il flusso ondulatorio e di portarsi poi, in volo d'onda, alla quota assoluta di 6250 metri.

Nella notte del primo dicembre, la situazione meteorologica, sia al suolo che in quota, si sviluppava in senso favorevole all'ulteriore rafforzamento del movimento ondulatorio.

Infatti, al suolo, mentre l'area di alta pressione, stabilitasi nei giorni precedenti sull'Europa Centrale, manteneva la sua intensità, sul Mediterraneo orientale si andava formando una depressione che aspirava, per così dire, le masse d'aria fredda che, affluendo da NE, investivano la catena appenninica dell'Italia Centro-meridionale. In quota, un massimo anticiclonico sul Mare del Nord ed un minimo sui Balcani, convogliavano sulla Penisola forti correnti settentrionali, con un intenso « getto » il cui asse si trovava sui 9000 metri.

I movimenti ondulatori risultavano in tal modo notevolmente favoriti da due fattori importantissimi, costituiti l'uno dalla costante uniformità nella direzione del vento e l'altro dal graduale aumento di velocità che il vento subiva con l'altezza. Infatti, il mattino del 1° dicembre 1957, da velocità aggirantesi alla superficie sui 35 km/h si arrivava a circa 150 km/h a 6000 metri d'altezza, senza notevoli variazioni nella direzione.

Ecco i dati esatti segnalati dal Centro Regionale Meteo di Ciampino:

1500 m.	Direzione 40°	Intensità 50 km/h
3000 m.	Direzione 10°	Intensità 80 km/h
6000 m.	Direzione 360°	Intensità 150 km/h

Nella Valle Reatina gli strati superficiali erano animati da quella fortissima turbolenza che caratterizza le situazioni ondulatorie. Fin dalle prime ore del mattino si notava la formazione di attivissimi cumuli-rotori, particolarmente vigorosi nella zona a Sud dell'Aeroporto di Rieti; vari rulli cumuliformi, costituenti la parte superiore dei rotori sottostanti il movimento ondulatorio, erano disposti trasversalmente alla direzione del vento.

Fu appunto badando alla dislocazione di uno di questi rulli cumuliformi, in continua evoluzione nella zona a Sud dell'Aeroporto di

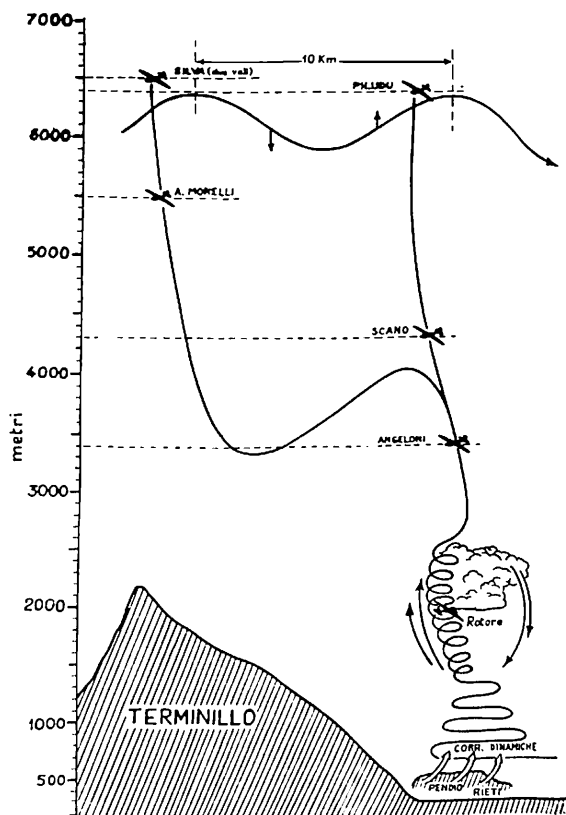


Fig. 2

Rieti e precisamente sulla verticale della Villa Potenziani, che i piloti Silva, Piludu, A. Morelli, Scano ed Angeloni, poterono raggiungere la parte ascendente della seconda onda formata sottovento al Terminillo. L'ascendenza di tale rotore era agganciabile verso i 1500 metri ed i citati piloti la raggiunsero veleggiando, subito dopo lo sgancio, nelle correnti dinamiche generate dai pendii esistenti a Sud del campo di volo.

Le velocità ascensionali registrate in questo rotore ebbero punte massime di 7 m/sec. Gli strati interessati dal movimento ondulatorio si trovavano sopra i 2500 metri, quota in cui il flusso laminare lambiva la parte superiore dei cumuli-rotori. Qui la velocità orizzontale del vento era forse leggermente inferiore a quella indicata dai Bollettini Meteo, non superando i 55 km/h. I piloti, infatti, volarono in onda quasi sempre trasversalmente al vento, come nel veleggiamento di pendio. Qualcuno, invece, come ad esempio Piludu, preferì spi-

ralare, come nel volo termico, avendo cura, naturalmente, di rimettersi decisamente contro vento quando l'ascendenza cessava; e ciò per evitare di essere trascinato nella parte discendente dell'onda.

La tecnica adottata a quote maggiori, dove la velocità del vento andava gradatamente aumentando, fu quella di mantenersi costantemente contro vento e di planare con una velocità orizzontale uguale o leggermente superiore a quella della corrente, allo scopo di rimanere sempre nell'ambito dell'ascendenza.

Silva ed Alberto Morelli, dopo aver superato nei loro voli i 1000 m. sfruttando la parte ascendente della seconda onda reatina — puntarono decisamente verso la vetta del Terminillo per tentare di agganciarsi alla prima onda di sottovento, dove il movimento ondulatorio, com'è facile capire, era più intenso. Questo traversone contro vento, compiuto nella parte discendente dell'onda, costò ai nostri piloti ben 1500 metri di quota. Raggiunta però la parte ascendente della prima onda del Terminillo, la quota smaltita veniva rapidamente recuperata ed ampiamente superata. Silva, infatti, nel corso dei due tentativi compiuti il 1° dicembre, superava facilmente sul Terminillo i 6000 metri, ed abbandonava poi la salita per mancanza d'ossigeno, quando ancora il variometro del suo Canguro indicava un metro e mezzo a salire.

La figura 2 schematizza le varie fasi di questi voli e la figura 3 riproduce la cartina altigrafica del secondo volo di Silva, coi dati più interessanti.

Il Pilota Ferruccio Piludu — nuova promessa del volo a vela italiano — ha superato i seimila metri sulla verticale di Città Ducale, mantenendosi costantemente nella seconda onda, la cui cusvide si trovava approssimativamente lungo la linea Rieti-Città Ducale-Monte Nuria.

L'ing. Alberto Morelli, che si trovava a Rieti per la messa a punto del suo « M.100 », raggiungeva con questo aliante l'altezza assoluta di 5.500 metri, con un guadagno di quota di 1100 metri; l'ing. Angeloni sullo stesso « M.100 » raggiungeva i 3400 metri, con un guadagno di quota di 2300 metri; mentre l'istruttore Quirino Scano, nel corso di un volo a D.C. su Canguro, toccava i 4400 metri, con un guadagno di 3200 metri.

Tali voli furono compiuti senza l'ausilio delle speciali attrezzature che, com'è noto, richiede il volo d'alta quota. I risultati ottenuti dai citati volovelisti presso il Centro di Rieti, sono soprattutto il frutto della loro passione e del loro genuino coraggio. Si pensi che soltanto Silva poté disporre nel corso del primo tentativo di una bomboletta di ossigeno, che usò, di tanto in tanto, oltre i 5000 metri. Nel secondo volo poté giovare dell'ossigeno soltanto per pochi minuti.

Silva e Piludu sono stati costretti a graffiare con le unghie il ghiaccio che si formava oltre i 5000 metri sulle pareti interne della capottina per il congelamento del vapore prodotto dalla respirazione. Oltre i 6000 metri lo spessore del ghiaccio raggiunse mezzo centimetro e per continuare il volo i piloti furono

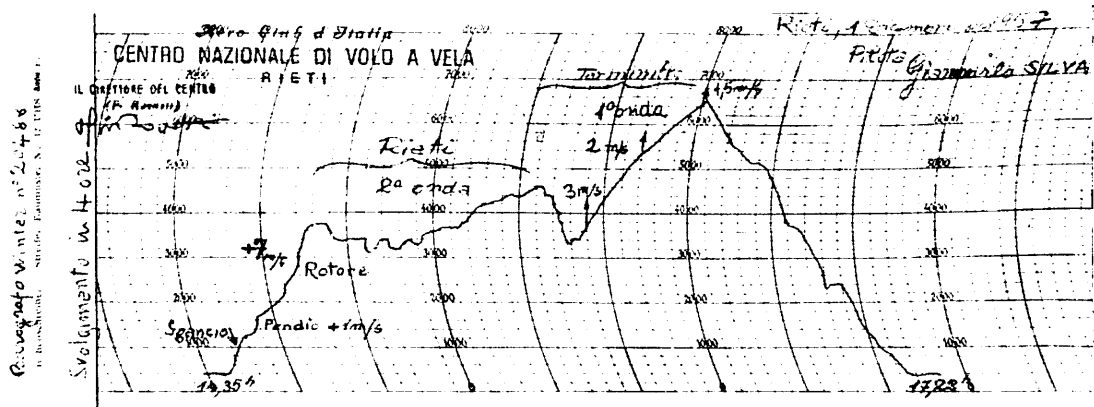


Fig. 3

costretti ad aprire gli oblò con temperature di 35°C sotto zero.

Nel corso dei primi tentativi gli altigrافي hanno funzionato fino a 4000 metri, cessando poi di registrare il volo per congelamento dell'inchiostro. Nei voli successivi vennero impiegate cartine affumicate, ma soltanto il secondo volo di Silva è stato interamente e regolarmente registrato, permettendo al nostro valoroso « C d'oro » di guadagnare la quota necessaria per la conquista del suo primo « diamante ».

La situazione ondulatoria del 1° dicembre 1957 è stata sfruttata anche nella zona di Guidonia dal Comandante Mantelli, dall'Ing. Ferrari e dal Maresciallo Muzi, i quali, a bordo di alianti « Canguro » dell'Aeronautica Militare hanno ripetutamente superato i 5.500 metri.

Le lunghezze d'onda osservate durante questi voli nella Valle Reatina, si aggirano sui dieci chilometri.

Riesaminando la situazione meteo sull'Italia Centrale, diremo che nei giorni 2 e 3 dicembre, al suolo continuò l'afflusso di aria fredda dai Balcani, interessando però meno intensamente la regione laziale. Il movimento ondulatorio andò pertanto scemando notevolmente, permettendo comunque ai piloti Scano, Silva, Vella e Grazia Serena Sartori di compiere proficui voli d'allenamento oltre i 3.000 metri, mentre il Comandante Mantelli ed il Maresciallo Muzi, giunti a rimorchio col loro « Canguro » nella Valle Reatina, raggiunsero in volo d'onda i 4000 metri.

Il 4 dicembre 1957 la situazione meteo ridiventava favorevole alla formazione di intensi movimenti ondulatori sull'Italia Centro-meridionale. Mentre in quota continuano a scorrere veloci correnti da Nord-est, al suolo, il regime depressionario, con minimo a Sud della Turchia, aspira, per così dire, le masse « emesse » dall'anticiclone regnante ancora sull'Europa Centro-occidentale, dando luogo ad una intensa corrente da NE che investe favorevolmente la catena appenninica.

Ecco i dati del vento rilevati dal radiosondaggio di Ciampino:

1000 metri	Direzione 40°	Forza 20 nodi
3000 metri	Direzione 30°	Forza 55 nodi
6000 metri	Direzione 20°	Forza 40 nodi

Dal rapido esame di questi dati è facile capire che sull'Appennino Centro-meridionale il movimento ondulatorio aveva ripreso con rin-

novato vigore e che un'altra potente situazione di NE era in pieno sviluppo.

Tuttavia, nella Valle Reatina, lo sfruttamento volovelistico della nuova situazione ondulatoria presentava non poche difficoltà. L'aumentata umidità delle masse superficiali che sui versanti Est investivano le catene appenniniche, provocava intensi fenomeni di « Stau ». Sottovento al Terminillo, su Poggio Bustone e Cantalice, nevicava intensamente, mentre sfilacciati banchi di stratocumuli invadevano saltuariamente la Valle Reatina, confondendosi coi cumuli-rotori associati al sovrastante movimento ondulatorio. Benchè l'agganciamento dell'onda sulla Sabina fosse pressochè impossibile, per la presenza di nubi basse sulle montagne, il Centro di Rieti dispose l'effettuazione di alcuni tentativi, compiuti dal pilota istruttore Scano e dal rimorchiatore Zasa, ma senza risultato.

Sull'Aeroporto dell'Urbe, invece, le condizioni erano nettamente favorevoli. Il cielo, sgombro di nubi, permetteva, infatti, il sicuro rimorchio degli alianti sui noti punti d'agganciamento dell'onda, e l'Ing. Ferrari, a bordo di un « Canguro » dell'A.M., alle 10,30 veniva rimorchiato nella zona di Guidonia sino all'altezza di 2400 metri, dove entrava nell'ambito di una vigorosa ascendenza di rotore. Il pilota la sfruttava abilmente ed in strette spirali raggiungeva poco dopo la corrente ondulatoria. Il « Canguro » di Ferrari iniziava così la sua scalata, volando contro vento in una ascendenza di 3 m/sec. Benchè il pilota indossasse una pesante combinazione di volo, si trovò ben presto a lottare contro il freddo. Un insistente spiffero sulla prua del « Canguro », in corrispondenza del gancio di rimorchio, soffiò per tutta la durata del volo su un piede di Ferrari, causandogli un principio di congelamento. Nonostante questo serio inconveniente, il nostro pilota rimase in aria per ben sei ore e, passando da un'onda all'altra, sulla verticale di Poggio Moiano, raggiunse la quota assoluta di 8.200 metri. L'Ing. Ferrari superava in tal modo di 1300 metri il suo precedente primato d'altezza assoluta, mentre, quello che era stato definito « il muro dei 7.000 metri », che finora sembrava impossibile poter oltrepassare, almeno nella zona di Guidonia, veniva finalmente infranto.

L'eccezionale impresa è stata compiuta — sia pure con l'ausilio di ossigeno e radio — con un « Canguro » di serie; vale a dire con

un aliante il cui posto di pilotaggio è costituito da un guscio di compensato dello spessore di due millimetri: pochino, per proteggere un uomo ad 8.000 metri d'altezza con temperatura di 40°C sotto zero!

Chiudendo la nostra rapida rassegna e felicitandoci sinceramente con Ferrari, Silva, Piludu e gli altri piloti, non possiamo far a meno di augurarci che il volo a vela italiano sia messo in condizioni di adeguare presto i propri mezzi anche ai voli d'onda d'alta quota. E' vero che i volovelisti italiani hanno dimostrato di saperci fare pure nell'attuale francescana povertà, ma non possiamo continuare a considerare il volo d'onda alla stregua di quello termico o del semplice veleggiamento di pendio. L'esigenza indispensabile di una preparazione tecnico-scientifica tanto nei mezzi quanto negli uomini conferiscono a questo tipo di volo un carattere del tutto particolare. Basta infatti considerare l'equipaggiamento degli alianti e dei piloti che all'estero si dedicano al volo d'onda, per rendersi conto dei problemi tecnici e scientifici che da noi bisogna affrontare e risolvere. Cabine di pilotaggio isolate termicamente con cotone o lana di vetro e dotate di impianto di ventilazione; capottine di plexiglas costruite in un sol pezzo e montate liberamente per permettere contrazioni sino a due centimetri, munite di finestrini doppi per ovviare agli inconvenienti della formazione di ghiaccio all'interno; doppie installazioni di ossigeno, completamente indipendenti e con autonomia di 4-5 ore ciascuna; maschere ad ossigeno munite di microfono; combinazioni di cuoio foderato di pelliccia; guanti di pelle lunghi fino al gomito; calzari; equipaggiamento di ossigeno per il paracadute con bottiglia per 10 minuti; paracadute dotato di tre sistemi di apertura (una automatica, l'altra ad orologeria, la terza messa in azione da un dispositivo altimetrico che la provoca da sé alla quota di 5.500 metri).

La cura meticolosa dell'equipaggiamento è senza dubbio, nel volo d'onda, un fattore indispensabile per il buon successo; ma non è l'unico. Occorre che anche il pilota sia seriamente preparato: che riunisca, cioè, in sé capacità professionale, decisione e preparazione tecnico-scientifica. Solo a queste condizioni può esserci la possibilità di superare — senza correre rischi eccessivi — gli 8200 metri dell'Ing. Ferrari.

PLINIO ROVESTI

MANZONI FRATELLI

Sant'Angelo Lodigiano (Milano)



Fonderie e Officine Meccaniche



SARACINESCHE

PER ACQUEDOTTO

PER GAS

PER RISCALDAMENTO

Soc. O.M.S. Saleri

Lumezzane S. S. (Brescia)

Rubinerie brevettate per metano



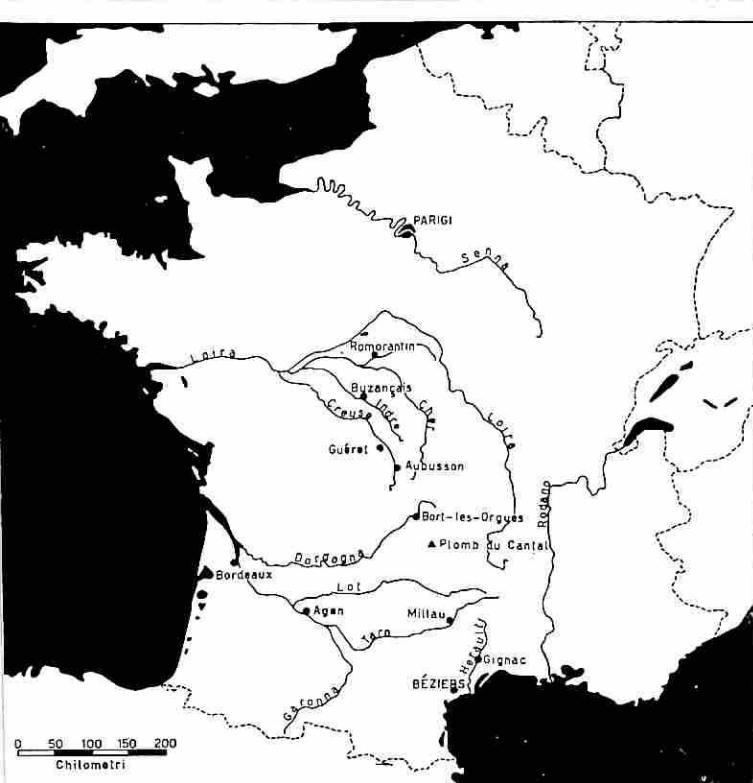
**Rubinerie sanitarie
senza premistoppa**



**Rubinerie per acquedotto
e riscaldamento**



Contatori per acqua e per gas



PARIGI - BEZIERS

VOLO DI DISTANZA
SU ALIANTE "MILAN,"
DEL MAGGIO 1957

Pilota: HENRI LAMBERT

Partenza: 10.29 - Aeroporto di Chavenay
Arrivo: 19.22 - Aeroporto di Béziers-St. Privat.

Distanza: 620 km.

Durata del volo: 8h.53'.

Velocità media: km/h. 70.

Altezza di sgancio: m. 500 sul livello del mare.

Quota massima 2.900 metri.

CONDIZIONI METEOROLOGICHE

Una zona anticiclonica con asse posto sulla zona Azzorre-Oceano Artico ed una zona di basse pressioni che si estende dalla Scandinavia al Mediterraneo convogliando sul territorio Francese un flusso d'aria instabile con direzione da Nord a Nord-Nord-Ovest, ed una velocità di 15-20 nodi fra i 1000 ed i 2000 metri di quota.

In questa massa d'aria fredda, il cui spessore non oltrepassa i 3000 m sul meridiano di Parigi, si sviluppano assai presto delle nubi convettive con basi variabili fra i 1300 ed i 1700 metri in pianura, e 2000-2300 metri sul Massiccio Centrale. Le temperature scendono a -16° alla sommità di questo strato freddo, per cui queste nubi danno numerose precipitazioni nevose e grandine.

Sull'Ovest della Francia i residui di una debole perturbazione si spostano dalla Loira alla Garonna; la sua azione si manifesta fin

sopra il settore Ovest del Massiccio Centrale con nubi stratiformi abbondanti.

CONDIZIONI DI VOLO

Con un aliante « Milan » non considero alla partenza altro tentativo che la prova di distanza per il mio ultimo diamante. Prendo pertanto in primo tempo la direzione Bordeaux-Leognan, essendo ben accolti gli alianti in quella zona e non essendo affatto tentato dalla traversata del Massiccio Centrale. Tuttavia sono ben deciso a cambiare rotta qualora la perturbazione della Loira non si sia annullata abbastanza rapidamente o nel caso che la distribuzione dei cumuli mi sembri più propizia in altra direzione; ciò che infatti avvenne a partire dalla Loira, dove mi fissai pertanto Agen come nuova meta.

Fin dalla partenza, alle 10.30, le ascendenze raggiungono la forza di 1.50 m/sec. per giungere in seguito a valori di 2 e 3 m/sec; la base delle nubi si alza da 1300 a 1700 metri sulla Loira, verso le ore 12. Passo il Cher verso le 13.15 ad Ovest di Romorantin e l'Indre mezz'ora dopo, verso Buzançais.

Ad eccezione di un « punto basso » a 400 m presso la Loira, seguito da un mezzo giro, dopo aver trascurato parecchie ascendenze per evitare la base aerea di Bricy, il volo si è

svolto senza alcuna difficoltà fra i 700 ed i 2300 m; i cumuli sono stati in generale ben densi e ben ripartiti. La mia velocità media è stata tuttavia piuttosto bassa a causa di anomalie nell'alimentazione del mio indicatore di virata, alle quali ho dovuto rimediare in volo, ed anche a seguito del cattivo passaggio di Briey.

A sud di Buzançais l'aspetto del cielo cambia completamente. La perturbazione è ben visibile coprendo tutto il cielo di nubi medie verso Sud e Sud-Ovest: nessuna speranza di ascendenze è legittima in questa direzione: la base dei cumuli è ridiscesa d'altronde a 1300 m. Inoltre ad Est della mia rotta, numerosi temporali si susseguono creando delle vere cortine di neve che nascondono la terra. Un solo corridoio di cumuli si intravede verso Sud-Est: abbandonando nuovamente la mia rotta mi ci inoltro senza esitare. Le condizioni vi sono buone: ascendenze ravvicinate di 2 e 3 m/sec; la media continua a migliorare. Passo vicino a Gueret verso le 14.45, poi vicino ad Aubusson. Il livello del terreno si eleva rapidamente a 6-700 m, ed assai presto a 1000 m: attacco il Massiccio Centrale. La base delle nubi sale progressivamente verso i 2300 m ed il vento si rafforza aumentando la mia velocità. L'aspetto del cielo mi induce a mantenere una rotta media in direzione Sud-Est con numerosi zig-zag. Le distese dei cumuli sono notevoli verso l'Ovest ed il Sud, ed i rovesci nevosi frequenti, in particolare verso l'Est. Senza sempre riuscirci cerco di evitare quest'ultimi, poiché i cumuli od i piccoli cumulonembi si sfaldano con una rapidità sorprendente non lasciando che una scia di precipitazioni o di distese nuvolose poco promettenti. Per questo adotto la massima circospezione nello sfruttamento di questi cumuli, ponendo bene attenzione di non entrare in zone senza uscita; inoltre, essendo rapide le salite (da 2 a 5 metri), scarto ogni ascendenza inferiore ad 1.50 m/sec. Evoluisco così fra i 1600 ed i 2700 metri.

Ecco la barriera di Bort-les-Orgues, poi un'altra che non conosco. Leggermente a Sud-Est di Bort verso le 16.15 scorgo ora sopra di me un aliante — senza dubbio un Bréguet 901 — che scompare rapidamente nelle nubi. Non riesco a vedere il Plomb du Cantal occultato dai temporali; tutto va bene tuttavia poiché resto alto e trovo sempre dei corridoi favorevoli, ma in questo spazio aerologico la

A. LIBIO MILANO
V. Princ. Eugenio 6
Telefono 932.245
C. C. Milano N. 495777

ATTREZZATURE PER GARAGE

STAZIONI DI SERVIZIO COMPLETE



"ALEMITE"
STAZIONI DI SERVIZIO
COMPLETE ORIGINALI
AMERICANE

**PONTI SOLLEVATORI
IDRAULICI ED ELETTRICI**

**GRUPPI COMPRESSORI
POMPE DI LAVAGGIO**

**CRICCHI IDRAULICI
INGRASSATORI SPECIALI**

**PISTOLE - FLESSIBILI ARIA
ACQUA - OLIO - GRASSO**



PISTOLA STROBOSCOPICA
per messa in fase accensione

**ANALIZZATORE PER MOTORI A
SCOPPIO "POWER-TUNER,"**

**ANALIZZATORE DI COMBUSTIONE
PER MOTORI A SCOPPIO**

**TESTER ELETTRONICI PER
DIAGNOSI MOTORI**

Sirai

S. R. L.

SOC. ITALIANA REGOLATORI
AUTOMATICI INDUSTRIALI

MILANO

Via Sismondi 43-45 - Tel. 720.681 - 720.411

Everest

La gomma da cancellare
di qualità superiore
preferita dal tecnico



E' un prodotto delle
M. P. MATERIE PLASTICHE



Direzione vendite a Milano V.le Piave, 15

linea retta non è certamente il percorso più breve da un punto all'altro!

Al di fuori di argini importanti costituiti da fiumi incassati e del rilievo — quando lo posso vedere — non ci sono più dei punti di riferimento sicuri sulla mia rotta: nessuna città, ferrovia, foreste importanti, ma una miriade di piccoli prati, di minuscoli campi, di piccoli boschi e di villaggi o minuscole fattorie. Noto peraltro numerosi argini, ma nessuno è marcato sulla mia carta, vecchia di 10 anni: veramente l'E.D.F. (1) ha lavorato bene dopo la Liberazione; spero che i geografi abbiano fatto altrettanto.

Sono quasi le 17 quando la situazione si complica. Passo un ultimo temporale ed il cielo si rischiara bruscamente; i prossimi cumuli sono terribilmente lontani, discendo rapidamente: presto sono a 1300 metri, poi 1200, ed il terreno qui ha un'altezza oscillante fra gli 800 ed i 100 metri!

E' il passaggio più difficile di tutto il volo, quello in cui occorre agganciare prendendo contemporaneamente provvedimenti per non fracassare l'aliante: i prati sono come fazzoletti ed io salto da uno all'altro cercando delle ascendenze di servizio su piccole gobbe del terreno.

Il vento mi sembra abbastanza forte, ma anche molto turbolento ed io sudo nel mio equipaggiamento da montagna. Un quarto d'ora di questo sport mi avvicina lentamente dei cumuli che mi sembrano in principio inaccessibili; qualche fiocco bianco compare sopra di me ed eccomi presto in spirale stretta in un bel 2 metri: la partita è vinta, le inquietudini terminate, poiché malgrado numerose distese di nubi che persistono ad Ovest ed a Sud, il cielo migliora verso Sud-Est. Quota 1800 metri, poi 2900, con salita fra i 2 ed i 4 m/sec: avanzo a tutta andatura alla velocità di crociera massima; i 500 chilometri sono a portata di mano come un panorama che si apre dopo una faticosa ascensione.

Ecco il Lot e la prima linea della ferrovia scorta sul Massiccio Centrale: conduce verso Millau ed il Tarn con le sue gole scoscese ed i suoi dirupi verticali che io vedo ben presto in netti sbalzi sul paesaggio cupo.

Dopo un lungo tratto senza riferimenti identificabili, la navigazione ridiventa un gioco da ragazzi in questa zona più abitata, e tanto

(1) Ente per i lavori pubblici Francese.

più in quanto i temporali sono definitivamente cessati. E' a più di 2000 metri verso le 18.15 che io arrivo sopra la verticale dell'Aeroporto di Millau vicino al Campo di Larzac. Devo atterrare? Non ci vedo alcun aliante, né alcun segno di vita. Perché non andare fino al Mediterraneo, così vicino? Béziers mi sembra accessibile, ed è questo aeroporto che scelgo come termine del mio volo.

Malgrado numerose distese di nubi medie rimane qualche cumulo sufficientemente sviluppato che mi permette di superare l'ultimo rilievo alla quota minima di 1700 metri. Una ennesima svolta mi porta sull'Hérault; la Montagna della Moure, a Sud di Gignac, alimenta ancora due o tre sbuffi annegati in una massa di stratocumuli che copre quasi interamente la valle dell'Aude; la loro ascendenza (1,50 m/sec) mi issa a 2200 metri mentre derivo verso Sud-Est. Malgrado la Tramontana, la quota sarà largamente sufficiente per raggiungere Béziers.

Sotto l'effetto del Mistral, la visibilità è ottima verso la valle del Rodano; miro da lontano Montpellier che risplende al sole e la curva graziosa della costa disseminata di stagni, che si stende a perdita d'occhio sulla mia sinistra. Le termiche sono definitivamente spente e discendendo ad 1,50 m/sec con velocità di 70 km/h, subisco l'influenza sempre più marcata della Tramontana che m'impone una deriva di circa 30°. Sotto un cielo quasi coperto, la città di Béziers è invisibile quando raggiungo l'aeroporto alla quota di 700 metri. A meno di 4 chilometri il Mediterraneo fremente sotto la Tramontana... Inutile andare più lontano: sono le 19,15 e Perpignan non è più raggiungibile.

Scendo lentamente girando attorno al campo nella speranza di attirare qualche curioso che mi curi l'apparecchio quando andrò a telefonare, poiché l'aeroporto ed i suoi dintorni sembrano deserti. Ma la città è a 12

chilometri ed io mi poso infine senza che compaia alcuno. Fortunatamente una linea della ferrovia passa lungo il limite del campo con un casello vicino; la casellante è un poco la guardiana dell'Aeroclub di Béziers, che le ha installato il telefono. Quando le dico che vengo da Parigi, mi risponde con un delizioso accento meridionale: « Da Parigi! Ma è una frottola! ».

CONCLUSIONI

Una grande distanza in aliante è sempre una piccola avventura da cui si possono tirare degli insegnamenti. Il fatto più notevole di questo volo è stato l'aumento di velocità che fu ottenuto da certi giri ma — non è superfluo ricordarlo? — ciò non costituisce una regola generale. Di pari il beneficio del volo in nube è stato molto netto in ragione di un marcato aumento della velocità del vento che raddoppiava da 1000 a 3000 metri; tuttavia era prudente sapere dove ci si imbarcava.

E' sempre facile epilogare a posteriori su quello che si sarebbe potuto fare; le condizioni molto irregolari incontrate nella seconda parte del volo giustificano le incertezze sulla possibilità di un tale viaggio. Tuttavia l'ora mattutina alla quale si sono formati i cumuli sulla regione parigina lasciano supporre che si potesse tenere l'aria per 10 ore. Meglio ancora, le nubi convettive si gonfiavano già alle 7 del mattino (ora legale), sul litorale della Manica. Nelle medesime condizioni un percorso costiero da Dunkerque ad Abbéville fra le 8 e le 9, poi da Abbéville al Mediterraneo, con un aliante così veloce come il Bréguet 901, dovrebbe permettere delle distanze di 850-900 chilometri, in attesa del superamento dei Pirenei che permetterà un giorno di passare i 1000 chilometri.

HENRI LAMBERT

(Da *Aviasport* n. 38, tradotto da W. Vergani)

SAILPLANE and GLIDING

ORGANO UFFICIALE DELLA BRITISH GLIDING ASSOCIATION

La Rivista dei Volovelisti Inglesi

Edita da The British Gliding Association, 19 Park Lane, London, W.1.

IL C.V.V. 8 "BONAVENTURA,,

NUOVA REALIZZAZIONE DEL "CENTRO DI VOLO A VELA,, DEL POLITECNICO DI MILANO

GHERARDO CHETTA

Nei giorni 29, 30 e 31 dicembre hanno avuto luogo sull'aeroporto di Venegono i voli di collaudo del C.V.V.8 « Bonaventura », aliante prototipo costruito dal Centro Studi ed Esperienze per il volo a vela dell'Istituto di Aeronautica del Politecnico di Milano.

Il progetto è dovuto al prof. Ermenegildo Preti docente di costruzioni aeronautiche e la sua realizzazione è stata resa possibile dal prof. Bruno Finzi direttore dell'Istituto stesso.

L'aliante è stato pilotato dal tenente colonnello Adriano Mantelli del Reparto Sperimentale dell'Aeronautica Militare Italiana.

I voli hanno avuto esito pienamente soddisfacente e le misure effettuate hanno confermato la rispondenza ai dati del progetto aerodinamico.

L'aliante ha decollato in breve spazio a traino di uno Stinson L 5 e non ha mai impegnato il collaudatore che lo ha trovato di pilotaggio facile e gradevole e che, al termine del collaudo stesso, si è espresso in termini più che lusinghieri.

I valori dell'efficienza aerodinamica rilevati sono compresi fra 36 e 42 e dal momento che l'aliante è stato provato greggio (con le superfici non lisciate e non verniciate) è lecito pensare che l'efficienza del velivolo completamente finito abbia ad essere ancora superiore.

Particolarmente buono il comportamento alle basse velocità; l'inizio dello stallo in volo orizzontale (con carico alare di 20,3 kg) è risultato di poco inferiore a 50 km/h ed avviene perfettamente sull'asse, anche lo stallo in virata a comandi incrociati avviene con inizio di scivolata e immediata rimessa in volo orizzontale.

La maneggevolezza trasversale è risultata tale da permettere di passare dall'inclinazione

di 45° a sinistra a 45° a destra in soli 5 secondi.

Nessun fenomeno molesto è stato riscontrato in supervelocità fino a 200 km/h.

Le prove con i diruttori completamente aperti hanno fatto misurare una velocità di discesa di 5.5 m/sec alla velocità di 75 km/h e di 11 m/sec alla velocità di stabilizzazione che è risultata di 115 km/h a un assetto picchiato di circa 50°.

Serie di spirali complete sono state effettuate impiegando circa 15 secondi a compiere un giro completo alla velocità di 75-80 km/h alla quale corrisponde la minima velocità di discesa.

Il comandante Mantelli ha anche effettuato tutta una serie di manovre acrobatiche dichiarandosi pienamente soddisfatto del comportamento dell'aliante in ogni assetto e giudicandolo più che favorevolmente dal lato della sicurezza di pilotaggio.

Durante la seconda serie di voli ha preso posto a bordo dell'aliante l'ing. Giorgio Aldinio del Registro Aeronautico Italiano che assieme al pilota collaudatore ha eseguito le misure di stabilità e maneggevolezza.

Al termine delle prove l'aliante è stato riportato nell'officina del Politecnico ove sarà rifinito dopodiché più lunghe ed esaurienti prove di volo saranno effettuate per il rilievo completo delle caratteristiche aerodinamiche e di veleggiamento, prove delle quali speriamo di dare conto su questa rivista.

DESCRIZIONE

Il CVV 8 è un veleggiatore biposto di elevate caratteristiche.

Entrambi i posti di pilotaggio sono siste-

mati anteriormente all'ala in ottime condizioni di accessibilità e di visibilità: sono coperti da due capottine in plexiglas, l'anteriore ribaltabile e la posteriore sganciabile. L'architettura generale è monoplana con ala media di grande allungamento e limitata rastremazione. La fusoliera è a sezione ovoidale, gli impennaggi sono a croce, con l'orizzontale presentante un leggero diedro e sopraelevato rispetto all'ala. La parte terminale della fusoliera presenta una pinna di raccordo con il piano fisso verticale.

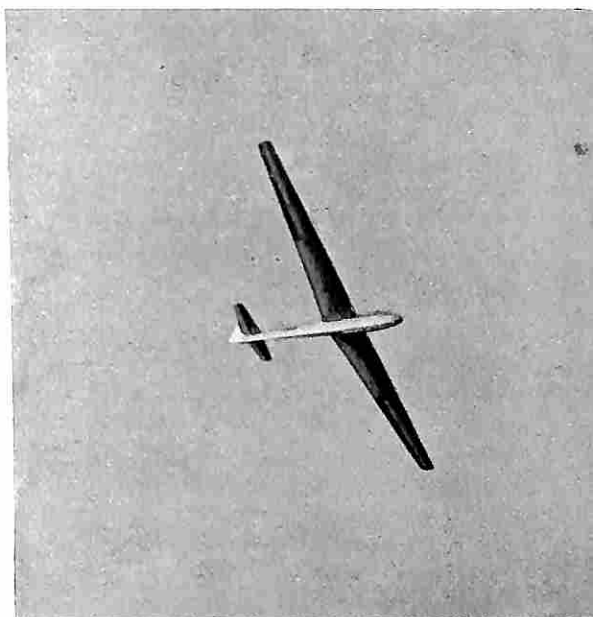
Ala - I profili adoperati sono:

All'incastro il NACA 65,618

All'inizio dell'alettone il NACA 63,615

All'estremità dell'alettone il NACA 63,612.

Struttura - Monolongherone a solette dissimmetriche realizzate in spruce con rivestimento del bordo d'attacco lavorante a torsione. Cassone anteriore di grande superficie e coperto da compensato di betulla di limitato spessore. Centine tradizionali in pioppo. Le



Il « Bonaventura » in volo

sollecitazioni torsionali assorbite dal rivestimento lavorante sono scaricate, attraverso una diagonale, a un attacco ausiliario della fusoliera.

L'ala è divisa in mezzeria e il collegamento è costituito da piastre metalliche che congiungono direttamente, mediante due spinotti conici, le semiali fra di loro; la fusoliera viene appesa all'ala mediante spinotti cilindrici. Gli alettoni, lunghi e poco profondi sono dotati di movimento differenziale, rapporto 1 : 3; sono completamente ricoperti in compensato con bordo d'attacco sagomato in balsa e sono comandati ciascuno da una sola leva, l'incernieramento all'ala è effettuato su 4 cerniere; il comando effettuato mediante una sola leva è rigido in tubo di duralluminio. I diruttori sono costituiti da 14 palette per semiala, sette ventrali e sette dorsali e sono montati posteriormente al longherone fra centina e centina. Ogni palette è collegata mediante un'asta rigida alle palette adiacenti e il complesso è comandato da un circuito chiuso di cavi che fa capo a un bilanciante fissato alla centina posta alla radice dell'ala, bilanciante al quale viene collegato il comando rigido esistente in fusoliera.



Il Comandante Mantelli e l'Ing. Preti osservano gli ultimi preparativi pochi minuti prima del collaudo.



La posizione dei diruttori nel senso dell'apertura alare è tale da non influenzare né gli allettoni né i piani di coda.

Il bordo d'uscita dell'ala è conformato a scatola con riempimento in balsa per assicurare il mantenimento del profilo laminare.

Fusoliera - E' del tipo a semiguscio e contiene anteriormente i due posti di pilotaggio sistemati in tandem. I comandi sono tutti raddoppiati; il posto di pilotaggio per il volo a solo è quello anteriore, mentre quello posteriore è di poco anteriore al baricentro.

La fusoliera è solidale con una pinna terminale e con la deriva. Il piano orizzontale presenta un leggero diedro, i due semipiani sono incernierati alla radice e mediante la manovra di una leva sistemata sulla cresta della pinna possono venire ribaltati verso l'alto e portati paralleli al piano verticale al quale vengono assicurati mediante un blocco mobile che viene infilato dall'alto. Viene così evitato lo smontaggio del piano orizzontale non solo ma per eseguire il ribaltamento non occorre smontare alcun bullone né sganciare i comandi. Il tempo totale per la manovra è inferiore al minuto. Il profilo degli impennaggi è un biconvesso simmetrico della serie NACA 00. L'equilibratore reca un'aletta correttiva regolabile in volo con comando situato sulla fiancata destra del posto di pilotaggio.

Organo di atterramento - L'organo di atterramento principale è costituito da un pattino centrale in frassino ricoperto da una lamina di acciaio e molleggiato da tamponi di gomma. Posteriormente si trova un altro piccolo pattino pure ammortizzato con un tampone di gomma. Per agevolare il decollo è adoperato un carrellino sganciabile in volo i cui attacchi sono situati sul pattino principale.

Caratteristiche di volo supponendo non laminare il comportamento del profilo

Efficienza massima	36,4
Velocità orizzontale corrispondente	86 km/h
Minima velocità di discesa	0,58 m/sec
Velocità orizzontale corrispondente	74 km/h
Velocità limite consentita	oltre 200 km/h

dall'alto:

L'Ing. Aldinio del Registro Aeronautico Italiano controlla scrupolosamente gli attacchi e le strutture dell'aliante prima del collaudo.

I diruttori del C.V.V.8 sono di grande superficie e si sono dimostrati di una rimarchevole efficacia.

Il « Bonaventura » viene portato in pista per l'effettuazione del suo primo volo.

ING. GHERARDO CHETTA

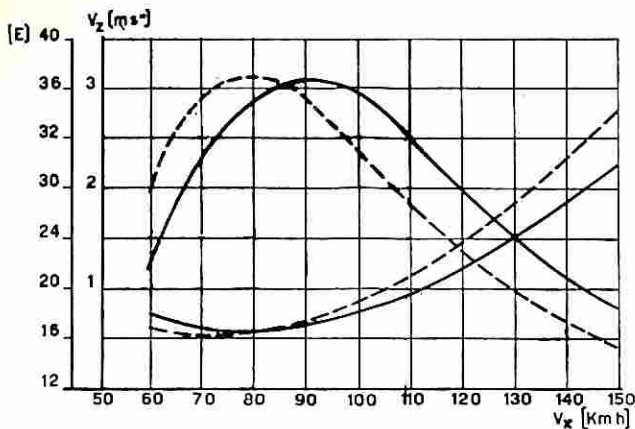


DIAGRAMMA RAPPORTI DI PLANATA

comportamento non laminare

— biposto
- - - monoposto

Caratteristiche (dimensioni e pesi)

Apertura alare	19,00 m
Lunghezza totale	7,91 m
Apertura impennaggio orizzontale	3,40 m

Superfici:

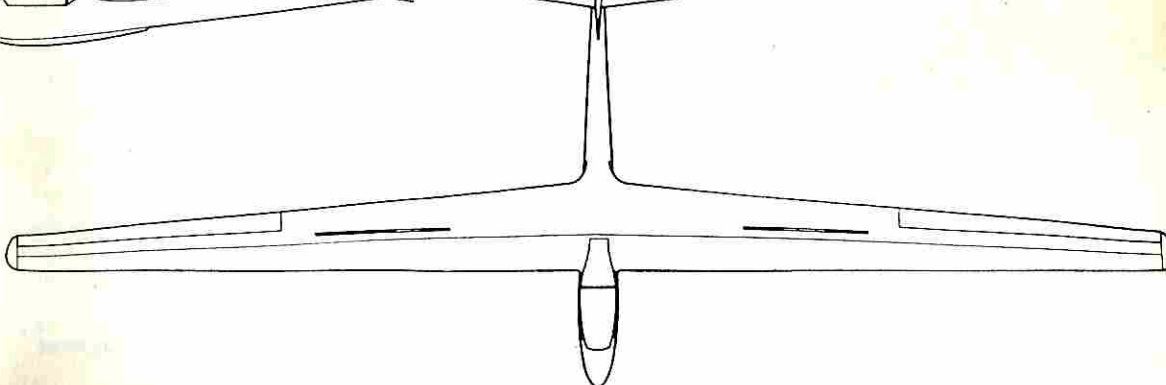
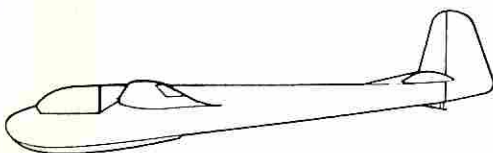
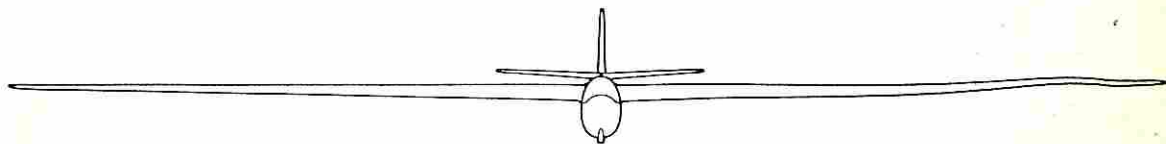
Ala con alettoni	20 m ²
Alettoni	1,85 m ²
Diruttori	1,11 m ²
Stabilizzatore	0,954 m ²
Equilibratore	1,214 m ²
Totale piano orizzontale	2,168 m ²
Deriva	0,387 m ²
Timone verticale	0,828 m ²
Totale piano verticale	1,215 m ²

Pesi

Peso a vuoto	295 kg
Carico utile	180 kg
Peso totale	475 kg
Carico alare	23,8 kg m ⁻²

Particolarità ala

Corda all'incastro	1,50 m
Corda media	1,05 m
Corda all'estremità	0,60 m
Diedro trasversale	2°20'
Freccia media	-1°30'
Allungamento	18
Rapporto di rastremazione	2,5
Coefficiente di contingenza	n=4
Coefficiente di sicurezza	2



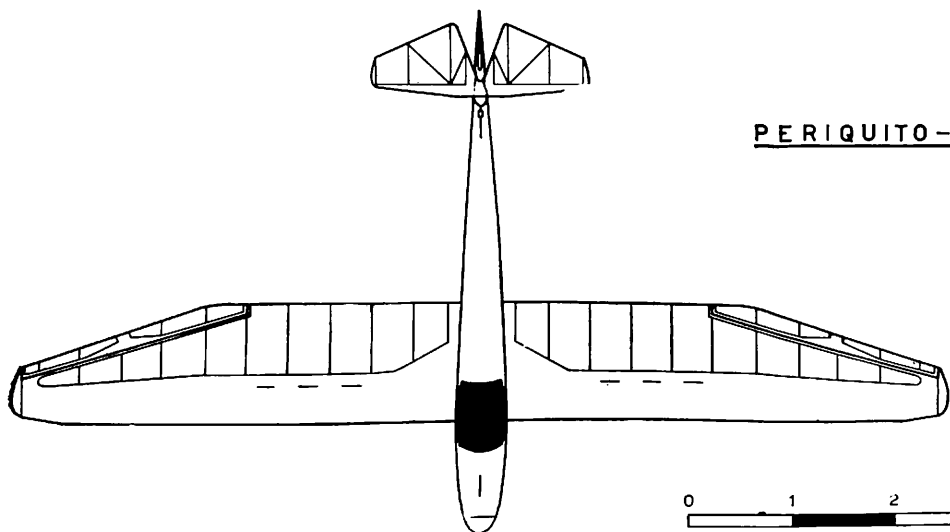
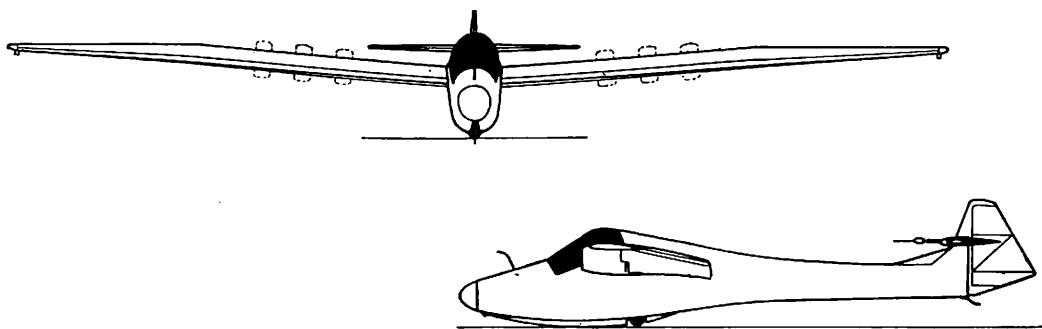
PERIQUITO

EDGARDO CIANI

A 100 km da S. Paolo, sulla strada di Rio, c'è S. José dos Campos, che è una cittadina sulla sinistra della strada. A destra invece c'è un college: elettrotecnica, radiotecnica, aeronautica; gruppo Foke che studia l'aereo a decollo verticale; più case per professori e allievi, tutto in edifici ultramoderni. Gli allievi, ammessi a concorso, non pagano — hanno anzi un piccolo mensile —; oltre alla scuola hanno vari sport, fra cui il volo a vela. C'è quindi aeroporto: pista in terra — dura come il sasso — che sarà 1800x50; in mezzo a un terreno con dislivelli di 4÷5 mt e con tanti formicai (ogive alte 1 mt, diametro 60 cm, durissime). Ci sono parecchi alianti: ho visto 2 o 3 biposti (Asiago più grande), un Fauvel,

un alte-caratteristiche, Meise, e il Periquito. Ce ne saranno altri, ma il foglietto con le mie note e i nomi è sparito: chiedo quindi scusa degli errori. Trainano con un biplano di almeno 250 HP; al decollo nube di polvere fenomenale. Il direttore è quel Georg Munch di cui già avete sentito parlare.

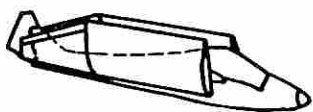
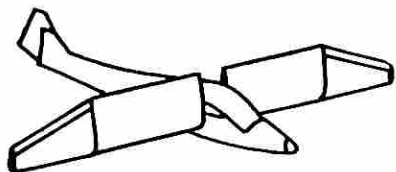
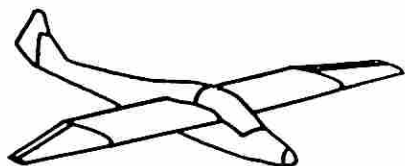
La cosa più interessante mi sembra però il *Periquito*. Più delle parole valgono le foto e i dati: non l'ho visto volare, però ho provato a rifarmi i conti e direi che le caratteristiche di volo siano reali. E' una macchinetta normalissima, ma che mi sembra interessante per vari motivi (primo, direte voi, il fatto che ci entro anch'io con paracadute il che vuol dire che l'abitacolo è comodo).



PERIQUITO-II



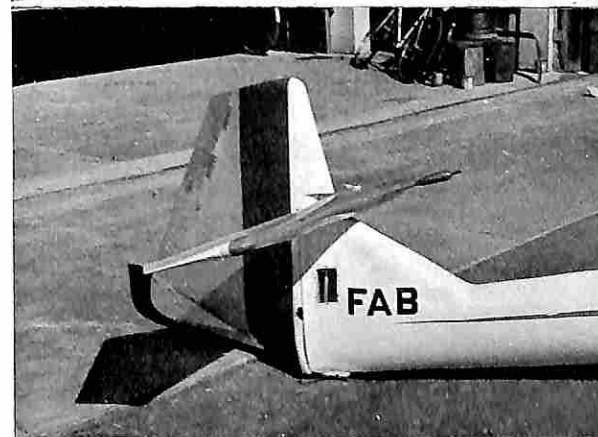
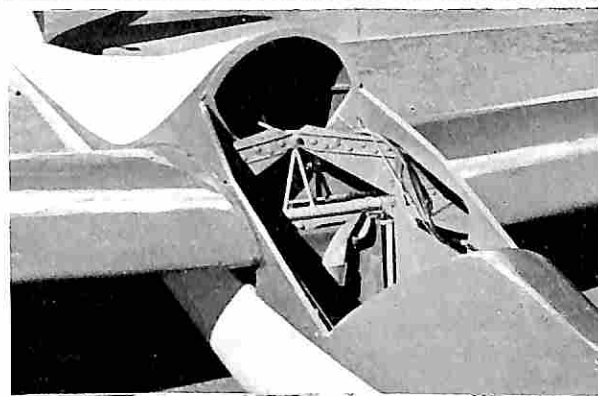
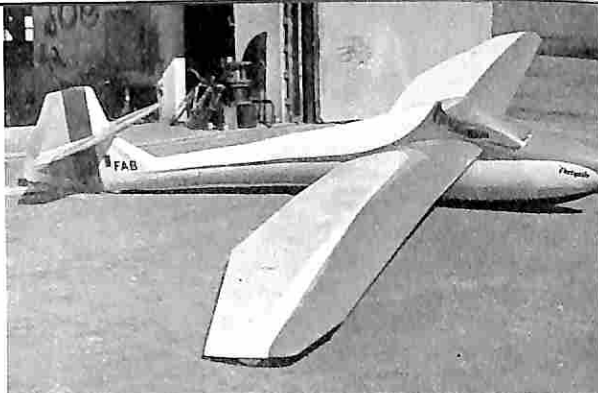
Notevole è il sistema di smontaggio: l'orizzontale (tutto mobile) si smonta con due bulloni: invece l'ala, che ha l'attacco a tre spinotti anteriori e due posteriori, non si smonta, ma si ripiega lungo la fusoliera. Ciò è possibile perché i due spinotti inferiori dei longheroni sono collegati ad un tubo che attraversa la fusoliera e che può ruotare: quindi 1° levare spinotti posteriori e quello centrale anteriore, 2° girare le ali con il bordo d'uscita in su, 3° ripiegarle indietro (il comando alettoni non deve essere smontato). Ingombro con ali ripiegate: 5,68x0,960x1,460; e. dati i 75 kg a vuoto, certamente rimorchiabile con un'utilitaria.



Naturalmente questo sistema ha le sue servitù, ed infatti Kovacs pensa anche ad un'edizione con ala in un sol pezzo: però la cosa non è da dimenticare perché un sistema del genere può permettere di montare e smontare forse con una sola persona, e certamente con 2, il che finora non si era ancora visto.

Quanto alla costruzione, fusoliera coperta in compensato, ala parte in tela e parte in compensato: tecnologia normale. Comandi interamente in cavi, e disposti in modo da ridurre assai lo spazio fra fondo del seggiolino e fondo della fusoliera.

E. CIANI



dall'alto in basso:

Il « Periquito » piccolo ma pratico aliante.

I timoni del « Periquito »: notare l'impennaggio orizzontale completamente mobile.

Periquito I - Abitacolo.

E' visibile il tubo che, attraversando la fusoliera, collega i due attacchi inferiori dei longheroni. I due tubetti sulla sinistra sono i collegamenti provvisori di uno strumento registratore montato solo per il collaudo.

Caratteristiche:

Apertura 9 mt - Lunghezza 5,44 mt - Superficie 9,88 mq - Allungamento 8,2 - Peso a vuoto kg 75 - Carico utile kg 80 - Peso totale kg 155 - Carico alare kg/m² 15,6 - Minima discesa m/s 0,85 - Efficienza max 19.

NOTIZIARIO

L'ATTIVITA' ITALIANA NEL 1957

Secondo comunicazioni dell'Ae.C. I. i primi dati sulla nostra attività di quest'anno — dati suscettibili di cambiamenti mancando comunicazioni da parte di alcuni Aeroclubs — sono:

10.449 voli per 5658 ore di volo alianti, di cui 9.101 voli a traino aereo, 1.348 verricellate.

1.710 ore di volo a motore per scuola e traini aerei.

86 brevetti « C »

1 insegna d'oro (Morelli)

27 insegne d'argento (22 dilettanti, 5 militari).

Nel corso dell'anno sono stati stabiliti o migliorati i seguenti primati:

— *monoposti*: distanza meta prefissa e ritorno (Zoli, Vitelli)
distanza meta prefissa (Cattaneo)

velocità su triangolo di 100 km (Zoli)

— *biposti*: altezza assoluta (Mantelli-Tomeucci)
distanza meta prefissa (Brigliadori-Giacopini, Campari-Angiolini)

velocità su triangolo di 100 km (Brigliadori-Vergani G., Cattaneo-Macchi).

distanza su meta prefissa e ritorno (Cattaneo-Vitelli).

Il totale dei km volati con aliante in voli di distanza sono:

— per prove d'insegna d'argento
n. 34 km 1.700

— voli vari e primati
n. 24 km 2.594

— Trofeo Bonomi
n. 45 km 4.969

per un totale di 103 voli e chilometri 9.263.

guardo ai fenomeni di turbolenza che si producono nell'ambito della corrente stessa.

Il Prof. Georgii sarà a capo di un gruppo di eminenti studiosi del « Deutsche Forschungsanstalt Für Segelflug E. V. (D. F. S.) di Monaco, che comprenderà: un ingegnere pilota per i voli d'alta quota sul « Kranich 3° » della spedizione tedesca; un Geofisico specializzato in sondaggi « Radar » con globi staticamente equilibrati; un ingegnere specializzato in elettronica; un assistente; uno specialista.

Benchè nel periodo prescelto si presentino normalmente buone situazioni di corrente a getto (spesso associate a movimenti ondulatori di notevole interesse volovelistico) — com'è facile capire — non è possibile prevedere oggi, in quali giorni della seconda quindicina di gennaio, tali soluzioni potranno presentarsi.

Tuttavia, il Presidente della Commissione per il Volo a Vela ha ottenuto dall'Ae.C.I. che, dal giorno 20 al 31 gennaio 1958, possano affluire a Rieti quei volovelisti, di provata capacità nel campo del volo d'onda, che desiderano effettuare eventuali tentativi unitamente ai piloti del D.F.S. e del Centro Nazionale. L'Ae.C.I. concederà a tali piloti vitto ed alloggio gratuiti presso questo Centro, mentre non sarebbe alieno dal concedere il rimborso del carburante per il viaggio di trasferimento a Rieti di alianti di alte caratteristiche (« Veltro » ed « Eolo »).

Per ragioni tecniche sono esclusi — nel modo più assoluto — i voli a carattere didattico.

Questo Centro provvederà a raccogliere il materiale scientifico che scaturirà da tali investigazioni ed a renderlo noto a tutti i volovelisti, soprattutto per la parte che interessa il volo d'onda.

Gli Aero Club in indirizzo sono pregati di voler comunicare, non più tardi del 10 gennaio, i nominativi dei piloti in possesso dei requisiti richiesti e desiderosi di partecipare ad eventuali voli d'onda nel periodo citato.

P. ROVESTI

Altri nuovi " C d'argento "

Dall'Aero Club d'Italia apprendiamo che presso la Scuola Centrale di Rieti altri quattro piloti hanno completato il numero di prove necessarie per il conseguimento dell'insegna F.A.I. Tali piloti sono Lionello Mutti di Parma, Hans Hügél di Milano A.V.M., Emanuele Vella di Rieti e Giuseppe Cottarelli dell'Ae.C. Bologna. Anche il S. Ten. Antonio Tomeucci ha completato il « C d'argento » presso il Centro Militare di Volo a Vela.

Le insegne d'argento in corso di omologazione per il 1957 sono dunque 27. Non abbiamo notizia sul completamento delle prove da parte del Maresciallo Bardini del Centro Militare, di cui abbiamo segnalato il volo di distanza nel n. 4 della rivista.

Altre prove di distanza, secondo l'Ae.C.I., sono state effettuate da vari piloti durante quest'anno.

Studio del Jet Stream

Il Centro Nazionale di Volo a Vela di Rieti, ha diramato la seguente, interessante lettera-circolare:

Alle Sezioni Volovelistiche degli AERO CLUB di

ROMA

TORINO

MODENA

VERGIATE

MILANO (A.V.M.)

MILANO (C.P.V.)

OGGETTO: Investigazioni « Corrente a getto ».

Per disposizione del Presidente della Commissione per il Volo a Vela dell'Ae.C.I. si comunica che dal 15 al 31 gennaio p.v. — sotto la direzione del Prof. Walter Georgii e colla collaborazione del Ministero della Difesa-Aeronautica e dell'Aero Club d'Italia — si effettueranno, presso questo Centro, studi e ricerche aerologiche sulla struttura e sulla dinamica della « corrente a getto », con particolare ri-

NOTIZIE DA LESZNO

I seguenti Stati hanno aderito alla richiesta dell'aeroclub polacco per il campionato mondiale di Volo a Vela 1958: Olanda, Repubblica Tedesca, Svezia, Bulgaria, Belgio, Francia, Cecoslovacchia, URSS, Finlandia, Danimarca, Ungheria, Romania, USA, Canada, Turchia, Inghilterra, Brasile, Africa Centrale e Giappone. (L'ordine corrisponde all'arrivo delle partecipazioni).

L'Olanda, CRS, Inghilterra, Repubblica Tedesca e Danimarca prevedono — nel limite del possibile — di essere rappresentate da cinque piloti. All'incirca si prevede la partecipazione di circa 60 alianti che corrisponde circa al campionato in St Yan 1956.

Alcuni equipaggi vogliono servirsi di alianti polacchi, per es. Bulgaria, Belgio, Finlandia, Danimarca, Romania, USA, Turchia, Brasile, Africa e Canada. A questo scopo l'aeroclub polacco appronterà circa 20 alianti (le due classi assieme).

Il campionato avrà luogo dal 15 al 29 giugno in Leszno.

Un paio di parole a proposito del posto stesso.

Lo schizzo di pag. mostra la possibilità di percorsi di volo entro i confini dello stato — percorsi fino a 500 km. — benchè sia possibile anche in settori più ristretti come dimostrato già altre volte dalla prassi. La condizione tipica del tempo per i voli è la termica di tempo sereno con vento debole o bonaccia.

Con tali condizioni si preferisce il percorso con ritorno e il percorso a triangolo — così ad es. durante il campionato 1953 venne portato a termine il percorso a triangolo di 300 km. da 27 partecipanti. Ma possono capitare giorni di cattivo tempo che fanno pensare al volo ad altezza fino a 8 km. E un fronte freddo favorisce lo sviluppo della termica con vento alle spalle del fronte, una grande possibilità per il volo di percorsi lunghi.

Il campo di volo è in assoluta pianura e circondato da campi coltivati. Se si tiene conto della grandezza del posto, si può pensare a una partenza in massa data la estesa vastità del luogo. Anche la rete stradale nella regione è abba-

stanza soddisfacente, però peggiora man mano che ci si avvicina al confine est. Lo stesso vale per la rete telefonica.

La rimessa degli apparecchi non è in grado di alloggiare 60 alianti, che verranno probabilmente smontati mentre l'angar sarà riservato

alle riparazioni e altri casi particolari. Per i partecipanti verranno sistemate delle tende. Vi sarà una grande sala da pranzo e una sala per l'organizzazione come pure una sala da bagno con l'acqua calda. Per la direzione del campionato vi è il nuovo edificio a disposizione dell'organizzazione come pure alcune baracche.

LE INSEGNE DI DIAMANTE NEL MONDO

Dall'inizio del 1955 ad oggi le insegne di diamante in tutto il mondo si sono moltiplicate prodigiosamente, indici di un buon progresso della tecnica volovelistica in tutti i paesi, e segnatamente nella Polonia e nella Francia. Dai 37 piloti insigniti a tutto il 1954 (esclusivamente francesi, americani, e polacchi, un solo rappresentante tedesco), siamo oggi giunti ad 86 insegne completate, con l'apparizione di rappresentanti dell'Inghilterra,

Svizzera, Argentina, Cecoslovacchia, Paesi Bassi, Jugoslavia.

Più che raddoppiato il numero dei « C di diamante », dunque, e non tanto per lo sviluppo del volo d'onda, quanto alla migliore preparazione meteorologica che rende oggi possibile l'individuazione delle poche ma periodiche giornate atte ai cinquecento chilometri.

Pubblichiamo di buon grado questo elenco, nella speranza che sia l'ultimo nel quale non figura alcun nome italiano.

- 1 John ROBINSON - Stati Uniti - 1-7-50
- 2 Tadeuse GORA - Polonia - 23-7-50
- 3 Gérard PIERRE - Francia - 30-6-51
- 4 J. SHELLEY Charles - Stati Uniti - 3-8-51
- 5 Jacques LEBEAU - France - 21-5-52
- 6 Eric NESSLER - Francia - 22-5-52
- 7 Paul BICKLE - Stati Uniti - 17-8-52
- 8 Raymond PARKER - Stati Uniti - 17-8-52
- 9 W. S. IVANS Jr - Etati Uniti - 19-8-52
- 10 Paul Rudolf OPITZ - Stati Uniti - 27-8-52
- 11 Gérard TAHON - Francia - 8-2-53
- 12 Marcelle CHOISNET - Francia - 8-5-53
- 13 Andrzej ZIEMINSKI - Polonia - 29-5-53
- 14 Stanislas SKRZYDLEWSKI - Polonia - 29-5-53
- 15 Zdislaw PRZYJEMSKI - Polonia - 29-5-53
- 16 Zbigniew KIRAKOWSKI - Polonia - 26-6-53
- 17 Roman ZYDORCZAK - Polonia - 26-6-53
- 18 Henryk ZYDORCZAK - Polonia - 26-6-53
- 19 Jerzy POPIEL - Polonia - 6-7-53
- 20 Marian GORZELAK - Polonia - 6-7-53
- 21 Antoni SMIEGEL - Polonia - 6-7-53
- 22 Jerzy VOJNAR - Polonia - 28-7-53
- 23 Joachim KUETTNER - Germania - 4-4-54
- 24 Roland COGNE - Francia - 16-4-54
- 25 André BREUIL - Francia - 16-4-54
- 26 Max GASNIER - Francia - 16-4-54
- 27 Maurice KIRSCHROFF - Francia - 18-4-54
- 28 Yves GIARD - Francia - 18-4-54
- 29 Charles FEVRE - Francia - 18-4-54
- 30 Roger BIAGI - Francia - 26-5-54
- 31 Rudolf KOPERNOK - Polonia - 15-5-54
- 32 Wanda SZEMPLINSKA - Polonia - 27-7-54
- 33 Tadeusz SZYMCZAK - Polonia - 28-7-54

- 34 Stanislaw GNOLIWIY - Polonia - 24-10-54
 35 Rajmund JAKUB - Polonia - 24-10-54
 36 Erazm KAPALA - Polonia - 24-10-54
 37 Andrej BROZEK - Polonia - 8-11-54
 38 René FONTEILLES - Francia - 16-4-55
 39 Paul LEPANSE - Francia - 16-4-55
 40 Jean ROUCLETTE - Francia - 17-4-55
 41 Dr. Hans NIETLISPACH - Svizzera - 6-7-55
 42 H. C. N. GOODHART - Gran Bretagna - 19-8-55
 43 Othmar SCHWARZENBERGER - Svizzera - 27-8-55
 44 Jaroslav KUMPOST - Cecoslovacchia - 10-6-55
 45 Julian NOWOTARSKI - Polonia - 15-5-55
 46 Adam ZIENTEK - Polonia - 20-5-55
 47 Ludwik MISIEK - Polonia - 18-6-55
 48 Konrad WICINSKI - Polonia - 12-8-55
 49 Franz MORDEI - Jugoslavia - 7-9-55
 50 Ladislav HAZA - Cecoslovacchia - 7-9-56
 51 Joseph HONZIK - Cecoslovacchia - 7-7-56
 52 Edward MAKULA - Polonia - 12-4-56
 53 Antoni SCHABOWSKI - Polonia - 12-7-56
 54 Andrzej KOSKOWSKI - Polonia - 16-12-56
 55 Camille LABAR - Francia - 8-8-55
 56 Andrée MATTERN - France - 11-7-55
 57 Etienne COSTA - Francia - 11-7-56
 58 Alberto ARAOZ - Argentina. (detiene solo 2 prove)
 59 José Saul ORTNER - Argentina - 18-1-57
 60 Slawomir MAKARUK - Polonia - 5-5-57
 61 Jozef DANKOWSKI - Polonia - 25-5-57
 62 Roman SOCHACKI - Polonia - 25-5-57
 63 Willem TOUTENHOOFD - Paesi Bassi - 27-5-57
 64 Ludwik MERLO - Polonia - 3-8-57
 65 Tadeusz SLIWAK - Polonia - 3-8-57
 66 Pelagia MAJEWSKA - Polonia - 25-8-57
 67 Stanislaw LUSZPINSKI - Polonia - 13-9-57
 68 Viktor SZNUROWSKI - Polonia - 13-9-57
 69 Michel AMBROSI - Francia - 26-1-57
 70 Daniel DANTZ - Francia - 22-6-56
 71 Georges LEGOFF - Francia - 24-2-57
 72 Michel MARCHAND - Francia - 24-2-57
 73 Jean SERVIER - Francia - 6-5-57
 74 Marcel MANDART - Francia - 24-2-57
 75 Henri LAMBERT - Francia - 6-5-57
 76 Pierre BLIN - Francia - 6-5-57
 77 Louis ABEILLE - Francia - 20-5-57
 78 Pierre LEVY - Francia - 26-5-57
 79 Gabriel GILOPPE - Francia - 28-5-57
 80 Roger HUERTAS - Francia - 28-5-57
 81 Graham S. THOMSON - Stati Uniti - 4-3-56
 82 Robert E. BROWN - Stati Uniti - 6-8-56
 83 Lyle A. MAXEY - Stati Uniti - 1-8-56
 84 Dewey J. MANCUSO - Stati Uniti - 2-5-57
 85 Sterling V. STARR - Stati Uniti - 19-5-57
 86 Max BECK - Germania - 6-11-57

Traino dell'aliante con elicottero

Una delle migliori dimostrazioni della giornata dell'aria in Polonia a Varsavia è stata quella dell'elicottero SM-1, che trainava con un cavo di circa 60 m. un aliante «Jaskolka» con Jerzy Adamek ai comandi. La partenza avvenne nel modo seguente:

L'aliante si trovava sul terreno e l'elicottero era fermo nell'aria per mettersi nella posizione favorevole per l'aggancio del cavo a 30 m. di altezza e 30 m. dallo «Jaskolka». Un capo del cavo era agganciato a un punto resistente dell'elicottero, l'altro capo fu come al solito agganciato al muso dell'aliante.

Dopo la tensione del cavo il pilota dell'elicottero si stabilì in volo orizzontale e già dopo alcuni metri l'aliante trainato era nell'aria. La buona capacità di alzarsi del SM-1 (con 575 PS) si è dimostrata nell'angolo di cabrata sorprendentemente ripido. Il pilota dell'aliante doveva tenere l'apparecchio sempre più basso del solito, così appare a prima vista. Dapprincipio venne evitata la collisione con l'elica di coda, evitando nel frattempo abilmente la zona di vortice.

A circa 400 m. di altezza venne ridotta la velocità, l'elicottero salì un poco, per cui lo «Jaskolka» era appeso come un pesce all'amo. Quando si calmò un poco il rullo, il pilota sganciò il cavo mettendosi in posizione orizzontale.

Grazie alla dimostrazione pubblica questa operazione ha attirato molta attenzione. In Polonia per il trasporto di ritorno si formano delle catene di alianti e come ultima risorsa il trasporto in autocarro. Col traino ad elicottero si può pensare al mezzo per poter trasportare un aliante da campi difficili per via d'aria.

LA RIVISTA DEL PILOTA

AVIASPORT

Organo Tecnico dell'Aviazione Sportiva e Privata
Aviazione leggera - Volo a vela

71, Boulevard Roger - Salengro - LIVRY - GARGAN (S. - & - O.)

VITA DEI GRUPPI

Ae. C. BOLOGNA

AERoclub BOLOGNA

Il 1956 ha portato in possesso dei volovelisti Bolognesi un « Passero », acquistato con le note facilitazioni dell'Ae.C.I.

Si può però considerare praticamente l'inizio dell'attività volovelistica con il maggio di quest'anno, ed i risultati ottenuti sono molto incoraggianti.

Purtroppo un incidente di volo avvenuto a Forlì ha privato l'Aero Club del suo istruttore, il noto collaudatore Ademede Angelotti, caduto mentre eseguiva un collaudo. Per questa ragione l'attività didattica non è stata effettuata a Bologna. Gli allievi si sono sobbarcati l'onere di andare a Rieti per conseguire il brevetto, mentre presso l'Aero Club Bologna l'attività volovelistica è stata limitata all'allenamento dei brevettati.

Ae. C. BOLZANO

AERoclub BOLZANO

Sotto la guida dell'Istruttore Bovolenta, notissimo ed instancabile animatore volovelista, la scuola di Bolzano ha realizzato quest'anno una notevole attività impostata essenzialmente sui doppi comandi a verricello. La flotta dell'Aeroclub è stata composta esclusivamente da un Canguro e da un Grunau Baby, lanciati da un verricello Pfeifer da 140 HP. Purtroppo in settembre il Canguro ha subito una grave avaria che lo ha reso inefficiente, paralizzando così l'attività della Scuola.

Da marzo ad ottobre sono stati realizzati 918 lanci per 417 ore di veleggiamento, con un ottimo rapporto (mezz'ora di volo ogni lancio). Il veleggiamento è stato reso possibile dalle particolari disposizioni orografiche della zona: ascendenze di pendio e termodinamiche possono essere agganciate immedia-

mente oggi si contano già i primi undici brevetti « C », più due insegne d'argento (Baviera e Gottarelli), che pure sono state conquistate presso la Scuola Centrale.

Ben quattro volovelisti hanno conseguito l'abilitazione a trainer, e precisamente Bettini, Baviera, Gottarelli ed il Conte Acquaderni. Grazie alla loro attività si sono compiuti 150 voli per oltre 110 ore di volo, di cui oltre 90 in alianti. I traini vengono effettuati con uno Stinson L.5.

Numerosi appassionati si stanno raccogliendo attorno a questa piccola attività, il cui sviluppo è senz'altro tangibile. L'anno prossimo, risolto il problema di un istruttore, riprenderà la scuola e si prevede notevole il numero dei nuovi brevettati.

La promessa di un Canguro da parte dell'Ae.C.I., se concretata, dovrebbe permettere il funzionamento di una vera Scuola di volo a vela.

tamente dopo la fine della verricellata. Nove attestati « B » ed 11 brevetti « C » sono stati conseguiti nell'anno.

Ae. C. FORLÌ

AERoclub FORLÌ

L'attività di volo a vela è cominciata a Forlì solo alla fine del 1956, con l'assegnazione da parte dell'Ae.C.I. di un Canguro, che giunse al locale Aero Club in novembre.

Nel gennaio di quest'anno, col concorso di finanze private, è stato acquistato un « Passero » usufruendo delle facilitazioni concesse dall'Ae.C.I. (sconto 40 per cento) e così si è formato il primo nucleo di una flotta che la promettente attività svolta quest'anno lascia prevedere in prossimo aumento.

Istruttore ed animatore della sezione volovelistica dell'Ae.C.I. è il nostro buon amico Angelo Zoli, che quest'anno ha fatto nascere il « tifo » per l'aliantismo con i suoi numerosi primati ed il suo buon piazzamento al Concorso Nazionale.

L'attività di volo, per ora limitata al settore didattico ad eccezione di quella svolta da Zoli stesso, ha avuto luogo tutto l'anno per il Canguro I-AE.C.I., tranne i mesi di maggio, giugno e luglio in cui per l'impraticabilità del campo dappriima (riordino della pista) e per l'assenza di Zoli poi, non si è potuta effettuare. Il Passero ha invece volato nei soli mesi estivi (luglio-settembre), partecipando con onore al Trofeo Bonomi, dove ha effettuato 13h 08' di volo. Successivamente è stato smontato per effettuare una lieve modifica alle estremità alari (adozione dei fusetti).

La somma dei voli e delle ore volate in quest'anno è la seguente: Canguro I-AE.C.I.:

ore 111,38' voli n. 409

Passero I-FOLQ:

ore 14,46' voli n. 14

Totale 126,24' 423

I voli del trainer (uno Stinson I-AE.C.I.) assommano a 32h.03'. Se si considera che nello stesso periodo sono state effettuate 645h.47' di volo a motore, con una flotta di 2 Macchini, 1 Saiman 202, 1 Piper 125 HP ed 1 L.5, si può dire che questo inizio di attività volovelistica sia adeguatamente proporzionato.

L'attività didattica di Zoli si è svolta quest'anno su 10 allievi, dei quali 7 hanno già effettuato il decollo a solisti. Le prove pratiche di brevetto non sono state realizzate essendo la stagione già alla fine.

Le tariffe di volo, oltre alla normale iscrizione all'Aero Club, sono state fissate in 2500 lire all'ora per il Canguro in uso didattico e 1200 per allenamento. I traini vengono imputati a L. 7000 orarie per l'attività scolastica ed in 6000 per l'allenamento.

(W.V.).

A. M. A.

ASSOCIAZIONE MODENESE AERONAUTICA

Sezione per il Volo a Vela dell'Aero Club Modena

L'attività di volo veleggiato riguardante il periodo dal 10-3-57 al 14-9-57, ha superato di ore 127,15' quella dell'anno 1956. Questo aumento, riferito a tutta l'annata, sarebbe stato ben superiore, se l'attività non fosse stata interrotta da un banale incidente, che l'ha privata dell'unico aliante di cui era in possesso. (Un colpo di vento durante un meeting a Reggio Emilia ha sollevato l'aliante momentaneamente abbandonato sul campo, provocandone la rottura della fusoliera ed altri danni). I risultati tecnici conseguiti sono stati ottimi e si confida che l'aiuto concreto dell'Aero Club d'Italia, consenta una rapida ripresa dell'attività volovelistica, in modo da ridurre al minimo il disagio, in cui si sono venuti a trovare gli allievi in corso di addestramento per il brevetto «C».

ATTIVITA' DI VOLO

Volo veleggiato:

Voli n. 331 per ore 305,58'

Volo a motore (traino aliante)

Voli n. 325 per ore 53,13'

Volo a motore (recupero aliante nei voli di distanza e prove apparecchio)

Voli n. 26 per ore 14,25'
Totale voli n. 682 per ore 371,36'

Delle ore 303,58', 36,43' sono state effettuate con un «Canguro» del Centro Militare di Volo a Vela pilotato dall'Ing. Guido Antonio Ferrari appartenente alla Sez. di Volo a Vela di questo Aero Club.

Riassunto attività di volo dei piloti e allievi piloti

Campari Lodovico - Pilota
ore 124 e 51'

Angiolini Gianni - Pilota
ore 52 e 37'

Ferrari Ing. Guido A. - Pilota
ore 52 e 37'

Cavani Mario - Pilota
ore 26 e 38'

Tavernari Giorgio - Pilota
ore 26

Benfatti Luigi - Pilota
ore 15 e 19'

Rinaldi Giorgio - Pilota
ore 14 e 24'

Mussati Werther - Pilota
ore 11 e 54'

Barbieri Carlo - Pilota
ore 11 e 15'

Morten Giancarlo - Pilota
ore 6 e 57'

Zanasi Luigi - Pilota
ore 6 e 14'

Leonelli Erio - Allievo Pil. «C»
ore 11 e 46'

Castagnoli Giancarlo - All. Pil. «C»
ore 2 e 14'

Cantoni Giovanni - Allievo Pil. «C»
ore 1 e 45'

Fogliani Giorgio - Allievo Pil. «C»
ore 1 e 28'

Giusti Dott. Lelio - Allievo Pil. «C»
ore 1 e 21'

Mazzi Gianfranco - Allievo Pil. «C»
ore 1 e 21'

Bergonzini Gianni - All. Pil. «C»
ore 1 e 8'

Tavani Vittorio - Allievo Pil. «C»
ore 1 e 3'

Totale ore 354 e 8'

Il totale delle ore di cui sopra è comprensivo dei voli compiuti dai Piloti e Allievi Piloti a doppio comando.

Il totale effettivo delle ore di volo compiuto dall'aliante «Canguro» I-AECD della Sez. è di 267 e 15'.

Il rapporto fra ora di traino e ora di veleggiamento è stato di 1 a 5 circa, risultato molto soddisfacente.

Dati dei voli di distanza e d'onda

14-4 CAMPARI-ANGIOLINI - Modena-Linate km. 156 volo di distanza a meta prefissata.

26-6 CAMPARI-ANGIOLINI - Modena-Castelfranco E. - S. Damiano km. 110.

16-8 FERRARI-CAMPARI - Volo d'onda eseguito nella zona di Serramazzoni. Sgancio m. 1300. Quota raggiunta m 4630. Guadagno m 3330.

16-8 RINALDI-MUSSATI - Volo d'onda eseguito nella zona di Sassuolo. Sgancio m 2300. Quota raggiunta m 3100. Guadagno m 800.

20-8 CAMPARI-BAVIERA - Modena-Parma-Reggio E. volo di distanza di km 83.

4-9 CAMPARI-LEONELLI - Modena-Parma volo di distanza di km 51.

13-9 CAMPARI - Volo d'onda eseguito su Pavullo. Sgancio a m 1800. Quota raggiunta m 4200. Guadagno di quota m 2400.

I voli d'onda di Ferrari-Campari e Rinaldi-Mussati sono stati interrotti nella fase migliore per la sopraggiunta oscurità, quando il primo equipaggio saliva ormai costantemente nella parte migliore dell'onda ad una intensità di salita di m 3,5 al secondo.

Attività totale di volo

1954 a vela ore 6,30'

1955 a vela ore 131,05'

1956 a vela ore 173,43'

1957 a vela ore 303,58'

Totale 615,16'

1955 a motore ore 54,59'

1956 a motore ore 65,18'

1957 a motore ore 67,38'

Totale 187,55'

Totale ore attività di volo: 803,11'

Brevetti C conseguiti n. 7

Brevetti C d'argento n. 1 (Campari)

Prove di C d'argento n. 7

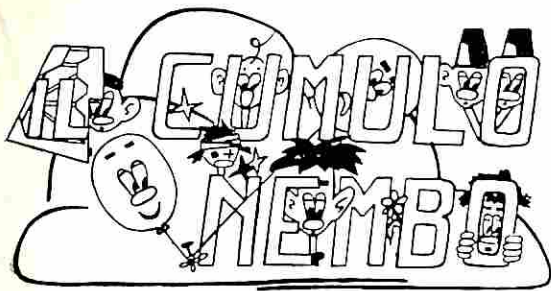
Vol ifuori campo (distanza) n. 8 per km. 659.

Voli fuori campo (con rientro) n. 4 per km. 206.

Totale km. 865.

Voli d'onda n. 4 m. 4300 - 4630 - 3100 - 4200.

Guadagni di quota oltre i 100 m n. 17.



N° 6 - Anno 11° - Dicembre 1957

ORGANO
UFFICIALE
A.V.M.

AERoclub
VOLOVELISTICO
MILANESE

CONCLUSIONE

Alcuni voli effettuati in questo mese di dicembre (Scuola a d.c. col Piper, e cinque voli dell'Urendo per 49') non hanno modificato molto il totale delle ore volo di questo 1957, che si possono così riassumere:

Voli a vela	n. 2602 ore 1097,19'
Voli a motore	n. 3933 ore 673,48'
Totale	n. 6535 ore 1771,07'

Il tutto realizzato in 163 giornate volative, da 79 piloti.

L'obiettivo erano 2000 ore di volo a vela, ma molti fattori hanno impedito il suo raggiungimento. Citiamo soltanto l'improvviso impoverimento della flotta nella piena stagione per i noti incidenti (Canguro AVMD, Canguro AECY, Spillo, Gheppio), le prove della M.A.B. 57, le debolissime condizioni meteo del raduno di agosto e l'esodo verso Rieti di un buon numero di piloti sia per attività di volo, che per la composizione delle squadre dei concorrenti al Trofeo Bonomi. L'attività sportiva dei voli fuori campo, per una flotta già provata come è stata la nostra di quest'anno, ci è costata inoltre un notevole sacrificio non solo di ore volo mancate, ma soprattutto, e questo è essenziale, di mancati incassi. Un allante fuori campo vola e paga solo per il tempo che sta in volo, non per quello che consuma immobilizzato su un qualsiasi prato in attesa del recupero.

Ciononostante, grazie al costante sacrificio di tutto l'organico di volo, dal D.A.V. al suo eccellente so-

stituto Felice Gonalba, deus ex machina di molti problemi, agli istruttori ed ai trainer, i risultati non sono mancati. Prima di passare alla nuda sintesi, desideriamo però sottolineare la qualità e soprattutto il costo, in energie umane, di questo lavoro, che comprende l'attività antelucana delle quattro del mattino (spesso anche quando piove), ai pasti non consumati per effettuare traini od altro, alle sere spese nello studio di mille problemi. L'A.V.M. s'ingrossa ogni anno, e fra breve potrà permettersi un bilancio ragionevole, col quale magari pagarsi un comodo istruttore regolarmente presente tutti i giorni; non è però problema da nulla, specie con l'abbondanza di quattrini in cui molti dei nostri soci fanno trovare le casse sociali...

Ecco comunque il riepilogo dei risultati ottenuti:

- *Voli di distanza effettuati*: 35 per km 1949 percorsi. Di questi, 29 con atterraggi fuori campo, 1 in circuito di 100 km, 5 in circuito di 50 km a questi voli vanno aggiunti 3 atterraggi fuori campo accidentali.
- *Insegne d'argento* completate: n. 7 (Rasini, Giacopini, Gussoni, Grassi, Vergani G., Frailich, Bianchi)

di queste, 3 sono state completate con la prova di distanza su percorso libero, 4 su percorso triangolare. Un altro volo in circuito, quello di Ceriani, pur essendo stato effettuato regolarmente, non è omologabile per imperfetta documentazione fotografica.

Prove parziali d'insegna:

- *Quota «C d'oro»*: n. 1 (Brigliadori L.)
- *Quota «C d'argento»*: n. 10 (Longaretti, Locatelli, Pauli, Borromeo, Serrantini, Meda, Garelli, Diesing, Benzoni, Castiglioni)
- *durata «C d'argento»*: n. 2 (Zulli, Garelli).

Primati battuti o stabiliti in seno all'A.V.M.

- *meta prefissa biposti* km 135 (Brigliadori-Giacopini, superato da Campari-Angiolini di Modena).
- *circuito di velocità di 100 km biposti* (Brigliadori-Vergani Giusto, superato da Cattaneo-Macchi a Rieti).
- *Brevetti «C» conseguiti* (prove pratiche): 23.
- *Allievi in corso di istruzione*: 29

La flotta in linea durante l'anno, salvo assenze per riparazioni, è stata:

- *Nove alianti* (tre Canguro, Pinocchio, Spillo, Asiago, Gheppio, Urendo, Cat-20, oltre al Canguro AECY).
- *Quattro aerei a motore* (tre L.5 ed 1 Piper),

il tutto oltre a materiale vario (carrelli per ricupero alianti, automezzi, ecc.).

Giova comunque aggiungere che alcuni soci dell'A.V.M. hanno effettuato attività di volo parzialmente presso la Scuola Centrale di Rieti, dove spesso hanno raccolto buoni risultati. Mario Sabaini, Gavazzi, Caperdoni, Massoni, Hügel hanno conseguito il «C d'argento» presso tale Ente. E' interessante notare a questo punto che su 27 insegne in corso di omologazione per il 1957, ben 12 (poco meno della metà) sono frutto diretto dell'A.V.M. o hanno avuto il suo concorso. Così pure, su 4294 km percorsi da alianti in voli di distanza, quasi il 50 per cento sono stati realizzati presso il nostro sodalizio. Il numero dei brevetti «C» fatti in Italia quest'anno è per un quarto composto da allievi nostri (23 su 86).

IL CALENDARIO 1958

Il Consiglio Direttivo ha approntato il calendario dell'attività di volo per il 1958, che qui sotto riportiamo. Sottolineamo come per la prima volta venga prevista la possibilità di voli invernali per lo studio dei fenomeni ondulatori?

A tale scopo l'Urendo e l'Asiago sono in efficienza ed i voli possono avvenire su allarme al presentarsi di condizioni favorevoli. Tale attività è riservata esclusivamente ai piloti della 1^a Sez. B e della 2^a Sezione, in regola coi documenti e con l'amministrazione sociale.

Il Consiglio Direttivo ha approvato il 12-12-57 il seguente Calendario dell'attività di volo e culturale per il 1958:

- 5 gennaio - Sede - ore 9: inizio corso teorico Sezione 1^a a Bresso in preparazione conseguimento brevetto «C».
- 6 gennaio - Sede - ore 9: seconda lezione, detto.
- 12 gennaio - Aeroporto - inizio attività di volo per situazioni di ondulatoria: tutte le domeniche pomeriggio su alianti «Asiago 2^a» e «Urendo» ed eventualmente su alianti di gruppo sportivo.
- 23 febbraio - Sede - ore 14: briefing generale di assegnazione Sezione 1^a b.
- 2 marzo - Sede - ore 9: 1^a sessione esami corso teorico - Sezione 1^a Bresso.
- 8 marzo - Sede - ore 14: 2^a sessione, detto.
- 9 marzo - Aeroporto - inizio attività di volo Sezioni:

- 1^a a) «Albatros» residui
- a) «Bresso» invernale
- 1^a b)
- 2^a

16 marzo - Aeroporto - inizio attività di volo feriale Sezione 1^a a) «Bresso»: «Piper» inizialmente, indi «Canguro».

19 marzo - Aeroporto - cerimonia ufficiale apertura stagione volovelistica.

6 aprile - S. Pasqua: nessuna attività di volo.

10 aprile - Aeroporto inizio attività di volo del giovedì.

dal 24 aprile al 27 aprile - Aeroporto attività di volo quotidiana.

4 maggio - Aeroporto «meeting» di apertura: gara di velocità.

dal 15 maggio al 18 maggio - Aeroporto attività di volo quotidiana.

dal 5 giugno all'8 giugno - Aeroporto attività di volo quotidiana.

22 giugno - Messa al Campo per Mara Voltolini.

dal 5 luglio al 13 luglio - Aeroporto attività di volo quotidiana.

dal 7 agosto al 21 agosto - Aeroporto attività di volo quotidiana.

25 settembre - Aeroporto fine attività di volo feriale Sezione 1^a a) «Bresso».

5 ottobre - Aeroporto «meeting» di chiusura: gara di atterraggio di precisione.

1 novembre - Aeroporto inizio at-

tività di volo Sezione 1^a «Condor»: solo «Piper».

16 novembre - Aeroporto fine attività di volo tutte Sezioni, 1959

2^a dom. genn. - Aeroporto inizio attività di volo per situazioni di ondulatoria: tutte le domeniche pomeriggio.

Il lunedì: giorno di riposo, nessuna attività.

Ondulatoria: dal 17 novembre 1958 all'inizio attività di volo tutte Sezioni: tentativi ed esperienze feriali in ondulatoria su tempestiva segnalazione meteo.

Il corso teorico 1958

Il corso teorico invernale per il nuovo anno avrà inizio il 5 gennaio prossimo alle ore 9. La seconda serie di lezioni avrà luogo il giorno successivo, 6 gennaio, approfittando della festività dell'Epifania.

Il corso Albatros d'argento

Mercoledì 11 dicembre scorso ha avuto inizio un corso di perfezionamento per i piloti interessati alla conquista dell'insegna F.A.I. d'argento, appartenenti alla 1^a Sezione B. Tale iniziativa è la premessa per una più ordinata ed efficiente attività sportiva. Gli scopi ed i metodi sono quelli illustrati dalla seguente relazione di uno degli istruttori, Giorgio Frailich:

Ci si propone di pianificare il conseguimento della Insegna d'Argento: disciplinando cioè l'attività di volo dei vari piloti, affidandoli ad un istruttore, e assicurando loro nel contempo quella continuità logica e quel risparmio di energie che sono proprie sia della pianificazione, sia dell'attività didattica in sé.

VOLOVELISTI!

Siete possessori di apparecchi fotografici, cineprese, proiettori, binocoli, occhiali?

Avete bisogno di ingrandire le vostre più belle negative volovelistiche?

Per qualsiasi vostro fabbisogno in tutto il campo della CINE FOTO OTTICA, interpellateci.

CHIEDETECI PREVENTIVI

Facilitazioni ai volovelisti da un volovelista.

PASTORELLI

CINE FOTO OTTICA - CODOGNO (Milano)

A questo corso teorico preliminare sono state invitate diverse categorie di piloti, dall'allievo 57 Albattros appena brevettato o decollato, al pilota che ha già al proprio attivo due delle tre prove di insegnamento in totale 82 persone. Anche i piloti in organico sono stati invitati a frequentare.

Le lezioni teoriche, strettamente connesse con lo svolgimento pratico della relativa attività di volo, hanno funzione di ripasso delle ormai classiche materie di insegnamento presso la scuola AVI, e saranno tenute dai quattro Istruttori in organico, ciascuno limitatamente alla propria specializzazione o preferenza. Hanno anche il compito di rendere su un piano didattico lo svolgimento, ormai previsto dal corso, della prova di distanza su circuito triangolare: questa la novità tecnica.

Il corso teorico prevede la svolgimento dei seguenti argomenti: Studio cartografico della zona Nord Milano, Richiami di Meteorologia ed applicazioni al microclima della zona in esame, Tecnica del fuori campo, Procedure radio, Aerofotografia, Meccanica dell'Aliante, Note tecniche di impiego dell'Aliante, Regolamentazione e Codice Sportivo FAI, Sicurezza.

Alla prima lezione sono intervenuti 37 allievi invitati, e molti piloti già detentori dell'insegna, oltre e naturalmente il DAV, gli insegnanti ed i trainer. 10 sono state le assenze giustificate. E' stato trattato l'argomento Studio cartografico della zona Nord Milano.

Comunicazioni della Segreteria

Si ricorda ai soci piloti che desiderano iniziare l'attività di volo di provvedere al versamento della tassa di L. 311 da versarsi a mezzo conto corrente postale (n. 1/26965). Inoltre devono portare in segreteria tutti i documenti di volo per il consueto controllo e per la compilazione dello scadenziario.

In ogni caso la tassa di L. 311, deve essere pagata ai primi di gennaio, pena la non validità del brevetto stesso. Tale condizione è indipendente dalla data di scadenza della licenza.

Attività di volo 1957 Situazione 1/10 - 31/12

Alianti:

Traini sportivi n. 114	ore 35.56'	I-AECK	n. 71	ore 16.58'
Traini didattici n. 77	ore 18.14'	I-AVMA	n. 3	ore 0.24'
Altri traini n. 14	ore 3.14'	I-AVME	ore 13	ore 4.55'
Totale n. 235	ore 57.24'	I-AVMD	n. 31	ore 7.03'

Aerei a motore:

Traini sportivi n. 144	ore 19.24'	I-AVMD	n. 5	ore 0.49'
Traini didattici n. 77	ore 10.18'	I-AVMH	n. 9	ore 1.42'
Altri traini n. 26	ore 3.25'	I-AVMG	n. 9	ore 1.47'
Totale n. 247	ore 33.37'	I-CATT	n. 7	ore 2.25'

Voli liberi sp. n. 32	ore 5.46'	I-AEGE	n. 160	ore 21.53'
Voli liberi did n. 120	ore 4.37'	I-AEGF	n. 87	ore 11.54'
Altri voli n. 37	ore 4.37'	Totale n. 247	ore 33.47'	
Totale n. 189	ore 44.27'			

VOLI PER APPARECCHIO

Alianti:

I-CICI	n. 55	ore 12.10'
I-AECC	n. 32	ore 8.41'

Aerei a motore (traini):

I-AEGE	n. 15	ore 1.36'
I-AEGF	n. 9	ore 1.14'
I-MINK	n. 165	ore 41.37'
Totale n. 189	ore 44.27'	

Aerei a motore (liberi):

I-AECC	n. 32	ore 8.41'
--------	-------	-----------

G. V. V.

GRUPPO VOLOVELISTICO VARESI

Attività 1957

Dando uno sguardo al consuntivo della nostra attività 1957, notiamo un miglioramento in tutti i settori rispetto agli anni precedenti. Non è molto ma è soddisfacente. E' un miglioramento qualitativo e lo dimostra il confronto con qualche cifra dell'anno precedente.

Contro i 546 voli del 1956 per un totale di ore 65.13', i nostri alianti hanno fatto registrare nel 1957 n. 363 voli per ore 106.50'.

Ed ecco in sintesi la nostra attività di quest'anno:

Alianti voli n. 363	ore 106.50'
Motore traini n. 184	ore 28.42'
Totale	
Verricello lanci n. 179	
Giornate volative n. 43	

Voli per apparecchio

Passero I-FOLN	voli n. 81	ore 58.35'
Vizzola 2° I-RENI	voli n. 110	ore 40.38'
Ms 21 I-VOLI	voli n. 16	ore 3.56'

Librat. All Cantù 439

per attestati «B» voli n. 156	ore 3.41'	
Tot. n. 363	ore 106.50'	
Stinson L5 I-AEFL	voli n. 184	ore 28.42'

Si deve tener presente che l'attività ha subito un arresto dal 16 agosto al 27 ottobre, per la rottura dell'elica dello Stinson.

Fra i risultati ottenuti, sono da segnalare due prove di quota «C» d'argento: Malnati Attilio il 14-4 e Preda Giuseppe il 28-7. Sono stati inoltre effettuati alcuni tentativi di distanza 50 km, su circuito triangolare, nei mesi di luglio e agosto.

Dei nostri piloti che hanno svolto quest'anno la loro attività presso il Centro Nazionale di Rieti, segnaliamo il conseguimento del «C» d'argento da parte di Franco Silvagni.

Una cosa che ci ha fatto piacere è che, contrariamente agli anni scorsi, la nostra officina non ha lavorato alla riparazione di danni

IL CALENDARIO 1958

Il Consiglio Direttivo ha approntato il calendario dell'attività di volo per il 1958, che qui sotto riportiamo. Sottolineiamo come per la prima volta venga prevista la possibilità di voli invernali per lo studio dei fenomeni ondulatori?

A tale scopo l'Urendo e l'Asiago sono in efficienza ed i voli possono avvenire su allarme al presentarsi di condizioni favorevoli. Tale attività è riservata esclusivamente ai piloti della 1^a Sez. B e della 2^a Sezione, in regola coi documenti e con l'amministrazione sociale.

Il Consiglio Direttivo ha approvato il 12-12-57 il seguente Calendario dell'attività di volo e culturale per il 1958:

5 gennaio - Sede - ore 9: inizio corso teorico Sezione 1^a a Bresso in preparazione conseguimento brevetto « C ».

6 gennaio - Sede - ore 9: seconda lezione, detto.

12 gennaio - Aeroporto - inizio attività di volo per situazioni di ondulatoria: tutte le domeniche pomeriggio su alianti « Asiago 2^a » e « Urendo » ed eventualmente su alianti di gruppo sportivo.

23 febbraio - Sede - ore 14: briefing generale di assegnazione Sezione 1^a b.

2 marzo - Sede - ore 9: 1^a sessione esami corso teorico - Sezione 1^a Bresso.

8 marzo - Sede - ore 14: 2^a sessione, detto.

9 marzo - Aeroporto - inizio attività di volo Sezioni:

- 1^a a) « Albatros » residui
- a) « Bresso » invernale
- 1^a b
- 2^a

16 marzo - Aeroporto - inizio attività di volo feriale Sezione 1^a a) « Bresso »; « Piper » inizialmente, indi « Canguro ».

19 marzo - Aeroporto - cerimonia ufficiale apertura stagione volovelistica.

6 aprile - S. Pasqua: nessuna attività di volo.

10 aprile - Aeroporto inizio attività di volo del giovedì.
dal 24 aprile al 27 aprile - Aeroporto attività di volo quotidiana.

4 maggio - Aeroporto « meeting » di apertura: gara di velocità.

dal 15 maggio al 18 maggio - Aeroporto attività di volo quotidiana.

dal 5 giugno all'8 giugno - Aeroporto attività di volo quotidiana.

22 giugno - Messa al Campo per Mara Voltolini.

dal 5 luglio al 13 luglio - Aeroporto attività di volo quotidiana.

dal 7 agosto al 21 agosto - Aeroporto attività di volo quotidiana.

25 settembre - Aeroporto fine attività di volo feriale Sezione 1^a a) « Bresso ».

5 ottobre - Aeroporto « meeting » di chiusura: gara di atterraggio di precisione.

1 novembre - Aeroporto inizio at-

tività di volo Sezione 1^a « Condor »: solo « Piper ».

16 novembre - Aeroporto fine attività di volo tutte Sezioni, 1959

2^a dom. genn. - Aeroporto inizio attività di volo per situazioni di ondulatoria: tutte le domeniche pomeriggio.

Il lunedì: giorno di riposo, nessuna attività.

Ondulatoria: dal 17 novembre 1958 all'inizio attività di volo tutte Sezioni: tentativi ed esperienze feriali in ondulatoria su tempestiva segnalazione meteo.

Il corso teorico 1958

Il corso teorico invernale per il nuovo anno avrà inizio il 5 gennaio prossimo alle ore 9. La seconda serie di lezioni avrà luogo il giorno successivo, 6 gennaio, approfittando della festività dell'Epifania.

Il corso Albatros d'argento

Mercoledì 11 dicembre scorso ha avuto inizio un corso di perfezionamento per i piloti interessati alla conquista dell'insegna F.A.I. d'argento, appartenenti alla 1^a Sezione B. Tale iniziativa è la premessa per una più ordinata ed efficiente attività sportiva. Gli scopi ed i metodi sono quelli illustrati dalla seguente relazione di uno degli istruttori, Giorgio Fraulich:

Ci si propone di pianificare il conseguimento della Insegna d'Argento: disciplinando cioè l'attività di volo dei vari piloti, affidandoli ad un istruttore, e assicurando loro nel contempo quella continuità logica e quel risparmio di energie che sono proprie sia della pianificazione, sia dell'attività didattica in sé.

VOLOVELISTI!

Siete possessori di apparecchi fotografici, cineprese, proiettori, binocoli, occhiali?

Avete bisogno di ingrandire le vostre più belle negative volovelistiche?

Per qualsiasi vostro fabbisogno in tutto il campo della CINE FOTO OTTICA, interpellateci.

Facilitazioni ai volovelisti da un volovelista.

CHIEDETECI PREVENTIVI

PASTORELLI

CINE FOTO OTTICA - CODOGNO (Milano)

A questo corso teorico preliminare sono state invitate diverse categorie di piloti, dall'allievo 57 Albatros appena brevettato o decollato, al pilota che ha già al proprio attivo due delle tre prove di insegna: in totale 82 persone. Anche i piloti in organico sono stati invitati a frequentare.

Le lezioni teoriche, strettamente connesse con lo svolgimento pratico della relativa attività di volo, hanno funzione di ripasso delle ormai classiche materie di insegnamento presso la scuola AVM, e saranno tenute dai quattro Istruttori in organico, ciascuno limitatamente alla propria specializzazione o preferenza. Hanno anche il compito di rendere su un piano didattico lo svolgimento, ormai previsto dal corso, della prova di distanza su circuito triangolare: questa la novità tecnica.

Il corso teorico prevede la svolgimento dei seguenti argomenti: Studio cartografico della zona Nord Milano, Richiami di Meteorologia ed applicazioni al microclima della zona in esame, Tecnica del fuori campo, Procedure radio, Aerofotografia, Meccanica dell'Aliante, Note tecniche di impiego dell'Aliante, Regolamentazione e Codice Sportivo FAI, Sicurezza.

Alla prima lezione sono intervenuti 37 allievi invitati, e molti piloti già detentori dell'insegna, oltre e naturalmente il DAV, gli insegnanti ed i trainer, 10 sono state le assenze giustificate. E' stato trattato l'argomento Studio cartografico della zona Nord Milano.

Comunicazioni della Segreteria

Si ricorda ai soci piloti che desiderano iniziare l'attività di volo di provvedere al versamento della tassa di L. 311 da versarsi a mezzo conto corrente postale (n. 1/26965). Inoltre devono portare in segreteria tutti i documenti di volo per il consueto controllo e per la compilazione dello scadenziario.

In ogni caso la tassa di L. 311, deve essere pagata ai primi di gennaio, pena la non validità del brevetto stesso. Tale condizione è indipendente dalla data di scadenza della licenza.

Attività di volo 1957 Situazione 1/10 - 31/12

Alianti:

Traini sportivi	n. 144	ore 35.56'	I-AECK	n. 71	ore 16.58'
Traini didattici	n. 77	ore 18.14'	I-AVMA	n. 3	ore 0.24'
Altri traini	n. 14	ore 3.14'	I-AVME	ore 13	ore 4.55'
Totale	n. 235	ore 57.24'	I-AVMD	n. 31	ore 7.03'

Aerei a motore:

Traini sportivi	n. 144	ore 19.24'	I-AVMH	n. 5	ore 0.49'
Traini didattici	n. 77	ore 10.48'	I-AVMG	n. 9	ore 1.42'
Altri traini	n. 26	ore 3.25'	I-CATT	n. 9	ore 1.47'
Totale	n. 247	ore 33.37'	I-FIFA	n. 7	ore 2.25'
			Totale n. 235	ore 57.24'	

Voli liberi sp.	n. 32	ore 5.46'
Voli liberi did.	n. 120	ore 4.37'
Altri voli	n. 37	ore 4.37'
Totale	n. 189	ore 44.27'

VOLI PER APPARECCHIO

Alianti:

I-I-CICI	n. 55	ore 12.40'
I-AECC	n. 32	ore 8.41'

Aerei a motore (traini):

I-AEGE	n. 160	ore 21.53'
I-AEGF	n. 87	ore 11.54'
Totale	n. 247	ore 33.47'

Aerei a motore (liberi):

I-AEGE	n. 15	ore 1.36'
I-AEGF	n. 9	ore 1.14'
I-MINK	n. 165	ore 41.37'
Totale	n. 189	ore 44.27'

G. V. V.

GRUPPO VOLOVELISTICO VARESINO

Attività 1957

Dando uno sguardo al consuntivo della nostra attività 1957, notiamo un miglioramento in tutti i settori rispetto agli anni precedenti. Non è molto ma è soddisfacente. E' un miglioramento qualitativo e lo dimostra il confronto con quale cifra dell'anno precedente.

Contro i 546 voli del 1956 per un totale di ore 65,13', i nostri aliante hanno fatto registrare nel 1957 n. 363 voli per ore 106.50'.

Ed ecco in sintesi la nostra attività di quest'anno:

Alianti	voli n. 363	ore 106.50'
Motore traini	n. 184	ore 28.42'
Totale		
Verricello lanci	n. 179	
Giornate volative	n. 43	

Voli per apparecchio

Passero I-FOLN	voli n. 81	ore 58.35'
Vizzola 2° I-RENI	voli n. 110	ore 40.38'
Ms 21 I-VOLI	voli n. 16	ore 3.56'

Librat. All Cantù 439

per attestati « B »	voli n. 156	ore 3.41'
Tot.	n. 363	ore 106.50'
Stinson L5 I-AEFL	voli n. 184	ore 28.42'

Si deve tener presente che l'attività ha subito un arresto dal 16 agosto al 27 ottobre, per la rottura dell'elica dello Stinson.

Fra i risultati ottenuti, sono da segnalare due prove di quota « C » d'argento: Malnati Attilio il 14-4 e Preda Giuseppe il 28-7. Sono stati inoltre effettuati alcuni tentativi di distanza 50 km, su circuito triangolare, nei mesi di luglio e agosto.

Dei nostri piloti che hanno svolto quest'anno la loro attività presso il Centro Nazionale di Rieti, segnaliamo il conseguimento del « C » d'argento da parte di Franco Silvagni.

Fra una cosa che ci ha fatto piacere è che, contrariamente agli anni scorsi, la nostra officina non ha lavorato alla riparazione di danni

subiti durante l'attività. E' stato invece messo in cantiere un carrello per trasporto alianti che è quasi ultimato.

L'attività didattica si è svolta ancora col vecchio sistema monocomando e limitatamente al conseguimento degli attestati «B». Non ci è stato ancora concesso il disciplinare per i brevetti «C».

Un'altra remora ad una migliore e più vistosa attività è l'indisponibilità di un biposto efficiente (Canguro), più volte promessoci ma non ancora assegnatoci dall'Aero Club d'Italia. Abbiamo cercato di supplire alla necessità di un biposto mettendo in linea un MS 21, pure assegnatoci dall'Ae.C.I., ma purtroppo il risultato è stato negativo. Questa macchina ha dimostrato pessime qualità di volo sia come prestazioni quanto e principalmente come pilotaggio, sì da essere non solo inadatta all'attività sia

sportiva che didattica, ma anche poco rassicurante come velivolo.

I nostri assillanti problemi sono quindi, come da molto tempo è già stato segnalato, Canguro e Disciplinare. E sono tra loro così strettamente legati che la soluzione di uno solo non darebbe risultati proporzionali.

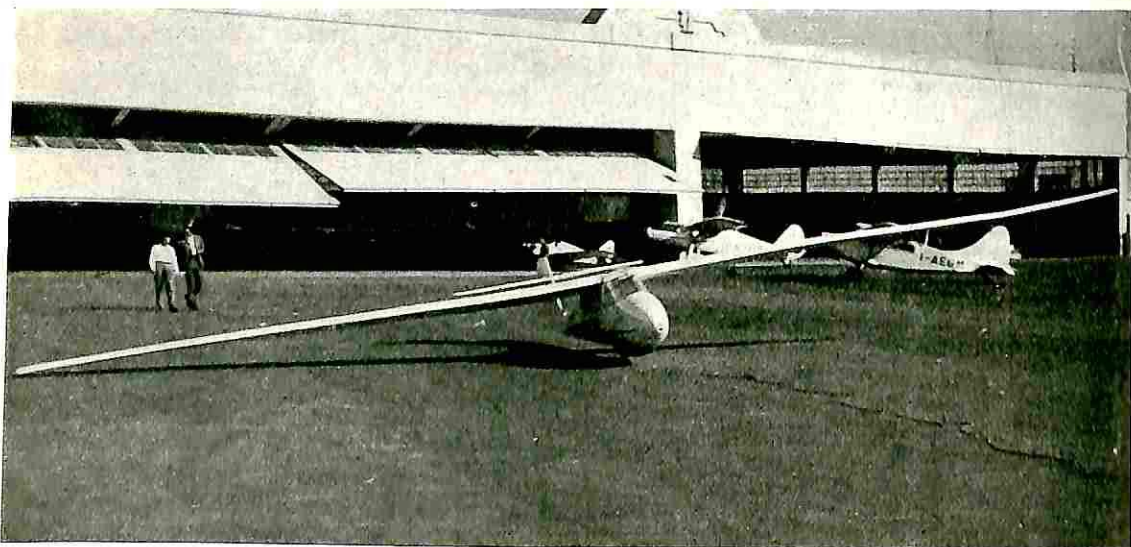
Abbiamo necessità del disciplinare per poter fare nuovi piloti, trasformando in autentici volovelisti gli attuali potenziali appassionati, per ingrandire con nuovi soci la nostra famiglia e le sue risorse, per aumentare le ore di volo. Qualcuno ci ha obiettato che i piloti si possono fare presso il Centro Nazionale od altre scuole autorizzate. Può essere, ma non tutti i possibili allievi possono adottare questi ripieghi, principalmente per ragioni di tempo (trasferte o «stages» a Rieti).

Abbiamo necessità del Canguro, perchè solo in doppio comando si

può fare una Scuola razionale, mentre ci manca un aliante di buone prestazioni per l'attività sportiva e per la propaganda. Qualcuno potrebbe obiettare che il biposto l'abbiamo già. E' vero, ma nessuno di noi si sente di affidarlo alle mani di un allievo, quando lo stesso Aero Club d'Italia, nel consegnarcelo, si è premurato di raccomandarci vivamente la massima prudenza nell'uso.

Ora abbiamo una grande speranza: la cessione di alianti del Centro Militare all'Aero Club d'Italia. Ci hanno promesso che in caso di assegnazioni saremo i primi a beneficiarne. Anche il disciplinare sta scrollandosi i suoi impegolamenti burocratici: speriamo che dopo anni di attesa la nostra passione ed il nostro entusiasmo volovelistico possano trovare un'esistenza migliore. La speranza, dopo tutto, è sempre l'ultima a morire.

G. PREDA



L'M 100 del Politecnico di Torino

BURRIFICIO



MILANO
VIA TIBALDI, 32 - TELEF. 8480708

FRATELLI LOCATELLI

SQUADRA RICUPERI... ALL'ERTA...

PIETRO LONGARETTI

Ore 14. Trentotto gradi all'ombra. Vento da sud, in fuocato. Il campo di volo col suo fondo di erbacce sparse a ciuffi irregolari intercalati da crepe profonde e larghe nell'argilla disseccata dal lungo periodo di siccità, è ancora popolato da uomini indaffarati che si arrabattano con i carrelli del "Canguro", con le jeeps, gli ombrelloni strappati dal vento, la stanchezza di un'attività inconsueta e senza soste che dura da una settimana e di una mattinata passata al montaggio del solito aliante recuperato il giorno prima da un fuori campo.

La squadraccia è effettivamente stanca quest'oggi. Ai vari disagi si aggiunge, non ultimo, un certo qual appetito che alle tre del pomeriggio è diventato languore per alcuni e fame formidabile per altri. Comunque per tutti e tre gli uomini, ciò si traduce in un certo nervosismo ed in una non confessata voglia di mandare al diavolo tutto e tutti... compreso il "nostro pilota" (come ormai lo chiamiamo) che si è reso responsabile di due false partenze e che attualmente è ancora in vicinanza del campo, basso basso, probabilmente in procinto d'atterrare e di fare la terza ed ultima (consentita dal regolamento) partenza. Poveretto. Egli ha la sua gara, i suoi problemi, le sue lotte e... perché no, la sua stanchezza. La squadraccia lo maledice ma nello stesso tempo lo incoraggia mentalmente, lo supplica di attaccarsi a quella stramaledetta ascendenza... Niente da fare! Si porta all'atterraggio!

- Squadra recuperi... all'ertaaaa...
- Il carrellino... dove l'hai messo?!
- E' qui... Corri.
- Aspetta. Sta dentro il Canguro!
- Alza la coda. Chiama la Ford.
- Oh, hissaaa, tira, sgancia.

La squadra è scatenata. Sembra che abbia di colpo recuperato la forza che poc'anzi era svanita. Il trainatore s'avvicina. Le manovre vengono compiute con precisione e tempestività e la cornice dei monti che ci circondano e delle nubi bianche nel cielo azzurro che ci sovrastano, riflette la religiosità di questo cerimoniale da rito o da gioco olimpico.

Il pilota chiede notizie degli altri concorrenti; scruta il cielo; la squadra (composta tutta da piloti) cerca di dare le informazioni più utili che da terra si sono potute raccapezzare — specialmente dagli altri clans — e... via! L'aliante riparte, si sgancia, veleggia. Passa il traguardo, fa quota, si allontana.

— No, ritorna.

— Tu lo vedi? No. Sì, eccolo... Tra Poggiobustone ed il Terminillo. E' più basso della cresta del monte. Guadagna quota... Torna.

La squadra sta soffrendo il "suo" volo. Studia, scruta, incoraggia, cade nello sconforto, salta dalla gioia! E' andato! Finalmente.

Si mangia!

Buoni mensa, acqua, vino, acqua, maccheroni, acqua, secondo, acqua, acqua, ancora acqua. Trentotto gradi valgono sempre litri d'acqua e stanchezze mortali.

E poi l'attesa.

— E' meglio riposarsi.

— Io dormo in macchina.

— Io salgo a coricarmi in branda.

Tutti proposti che vanno in fumo appena ricominciano le prime telefonate dei concorrenti già atterrati.

Il nostro non telefona ancora. In base ai tempi ed alle distanze degli altri, la fantasia galoppa e si sognano per "il nostro" almeno 300 chilometri e mete e quote da fantascienza.

E' tardi. E' meglio cenare. Notizie zero.

Ceniamo a rate secondo i turni di guardia.

Ha telefonato. Tutto bene. Ci attende. Cartine alla mano: 200 chilometri di strada per raggiungerlo. Si parte. E' buio e l'avventura ha inizio. Si canta...

— Un momento... aspetta; il cestino da viaggio per il pilota..., via!

Strade, strade, cartelli stradali, polvere.

— Ma il volo a vela non si fa in cielo dove tutto è puro e pulito?

La squadraccia ci acqueta piano piano. Uno s'addormenta mentre gli altri cantano canzonacce. Chi guida non ha più voce. Anche l'altro s'addormenta. Ed ecco le battaglie col

sonno e con gli abbaglianti delle vetture che si incrociano.

— Alla malora te e i tuoi fari!

Accidenti... anch'io mi era dimenticato i miei abbaglianti accesi! Però, che strani effetti fa la stanchezza!

Quelli che dormono pensano alle gare, ai voli della giornata, alle raffiche, ai pendii di queste brulle montagne. Saranno, nel sogno, sfiorati dalle ali della vittoria, si sentiranno forti coi forti, eroi cogli eroi, primi fra i primi.

Uno scossone più brusco: uno s'è svegliato. Chiede siano chiusi i vetri perché fa freddo. Il carrello dietro fa un baccano d'inferno. Il gancio dà qualche preoccupazione.

Ma il volo a vela non è poesia? Alti silenzi? Volo di rondini?

Troviamo il pilota infreddolito che dorme avvolto in una coperta. Niente persone attorno: è troppo tardi. È un miracolo come si riesca sempre a trovare questi alianti di notte, nelle località più inconsuete. Qualcuno, veramente, c'è sempre a tutte le ore, pronto a dare indicazione. Parlerà, d'accordo, di elicotteri o di alicanti, però si dimostrerà sicuramente utile in queste ricerche notturne.

Il pilota è stato un cannone; ha già smontato.

In un'ora circa di duro lavoro la squadra col pilota in testa carica tutto sul carrello apposito.

La cornice a questa cerimonia la fanno le stelle, la luna e, la cometa. I nodi alle corde vengono fatti come se chi deve sfarli fosse il nostro peggiore nemico, tanto sono complicati e tanti sono! Invece fra poche ore sarà la

stessa squadraccia a smontare tutto quanto (nodi compresi).

L'uscita dai prati è di solito una scena che sa di pionieri del Far West con tanto di carri sgangherati che guadano i fiumi in piena. Le ruote però non le perdiamo con la stessa facilità.

Si ritorna. Qualcosa è cambiato: invece che in due ore, dormono in tre.

Albeggia. Qualcuno si sveglia col sole in fronte. Si meraviglia.

— Che ora è?

— Le cinque.

— Sorbole!

— Cantiamo?

— Cantiamo! Figli di nessunooo...

— Ah no eh, questa no!

— Va bene. Figli di nessunooo...

Anche gli altri si svegliano. Si intravede l'aeroporto in lontananza. Qualcuno sarà già tornato? Alcuni galli cantano. Siamo i primi!

C'è una branda che ci attende. Le soffici nubi per noi si sono tramutate in traballanti "carretère": i cieli azzurri in oscure notti all'addiaccio. Sognamo l'infinito e ci rotoliamo sul duro suolo.

Ore sei del mattino: a nanna!

Ore nove dello stesso mattino: un altoparlante gracida:

— Squadra numero cinque in Direzione!

Squadra ricuperi... au galop...!

PIETRO LONGARETTI

BREVETTO "C., !

FRANCO VASSANELLI

Dopo l'estenuante attesa, durata esattamente quindici anni, un mese e diciotto giorni è arrivato il momento propizio.

Infatti la passione per il volo a vela, prima inconscia, esplose in me ricevendo il battesimo dell'aria il 20 giugno 1942 su un aliante "Roma" a doppio comando, una specie di libratore Cantù, maggiorato come una diva in cinemascope. Al campo di Bovolone in quel tempo imperava, ultimo strillo della moda e

del progresso, un verricello con 1200 metri di cavo, che consentiva di raggiungere anche i 500 metri di quota. Non chiedetemi ora a quale altezza sia avvenuto lo sgancio, né quanto sia durato il volo; posso dire soltanto che ne rimasi stregato e promisi a me stesso di brevettarmi al più presto.

Come al solito, l'uomo propone, Dio dispone, ed il diavolo ci mette la coda, cosicché, tra veti paterni, guerra, invasione e crisi fi-

nanziarie, gli anni passarono in un'altalena di speranze ed abbattimenti.

Mi arrovellai, covando migliaia di pie illusioni. Saltando pasti, eliminando sigarette e raggranellando i soldi con acrobazie inenarrabili, riuscii ad acquistare una partita di compensato/avio. Ma poi, esausto, doveti fermarmi.

Provai allora a battere la strada del numero che fa la forza.

Riunii successivi gruppi di appassionati, facendo l'amara scoperta che l'entusiasmo si estrinsecava soltanto in verbosità inconcludenti, perché quando si arrivava al dunque, ossia al portamonete ed all'azione, fioccarono le scuse e le defezioni.

Bussai pure alla porta degli Aero Clubs; in mancanza di mezzi mi scodellavano tante belle parole, ma senza costrutto.

Oggi posso quindi valutare in pieno la preteggenza di un mio professore, il quale, a commento dei miei silenzi, esclamava: "Sei timido!" picchiando le nocche del pugno sul duro legno della cattedra. Infatti non mi diedi per vinto e la maligna congratulazione che ci si scambia alla laurea "costanza vince ignoranza" mi aiutò a perseverare fino a quando "... una mattina, c'è in S. Ambrogio di Milano..." all'A.V.M.

Ho subito ammirato la bella attività del sodalizio, ma non posso dire altrettanto della vitaccia cui ho dovuto assoggettarli come allievo: sveglie ad ore impossibili, conferenze e lezioni sino alle ore piccole, sgobbate maiuscole sul campo ("per cacciare l'artrite" mi incoraggiavano). Sorvolo le emozioni dei primi doppi comandi e del decollo da solo, perché non basterebbe un volume a descriverle e passo direttamente alla prova barografica, che avrei dovuto compiere un sabato pomeriggio. Al mattino, cumuli leggiadramente sparsi per tutto il cielo, ma quando, dopo pranzo sono arrivato all'aeroporto, si è alzato un vento con manica a 90, capace di rovesciare un carro armato. Il giorno seguente, il tempo era migliorato ma le condizioni ancora incerte, perciò quando arrivò il mio turno, un anziano si è dovuto sacrificare a "farmi da sacco" cioè a farsi portare a spasso dal sottoscritto per controllare come riuscivo a sbrogliarmi.

"Ora vi faccio vedere io di che cosa sono capace" mi son detto, impugnando aggressivo la barra e quando ho beccato una termica mi

sono messo a remare come un forzato sulle patrie galere. L'ascendenza, bontà sua, mi ha assecondato contorcendosi e dilatandosi per non farmici uscire ed io mi sono infervorato a tal punto da dimenticare che il tempo passava.

Tornato a terra e preparato il barografo, ha dovuto ancora attendere il mio turno, così quando sono partito per la prova, ho trovato una discendenza tanto generale e malvagia da fare il "torna a casa Lassy" in men che non si dica. A terra gli amici mi hanno circondato in silenzio spalancando le fauci in gesto inequivocabilmente assetato; ho dovuto abbozzare il sorriso pecorile sulle labbra, ma con la voglia omicida in cuore.

Dopo tre giorni soltanto, ecco presentarsi l'occasione propizia.

Mi precipito al campo blaterando: "Il mio regno per un aliante!" e la fortuna mi assiste perché in meno di mezz'ora, bardato di tutto punto, posso installarmi a bordo di un Canguro. Ovviamente l'agitazione mi ha fatto dimenticare il Check List esterno, perciò devo stacciare le bretelle e schizzar fuori a controllare che tutto sia in ordine. Al momento di chiudere la capottina devo ancora pregare Felice di verificare il barografo che aveva la puntina scrivente ancora staccata dalla carta. Abbruttito dal caldo e dall'orgasmo, ripasso per forza d'abitudine i controlli interni: cinghie di sicurezza legate, altimetro azzerato, diruttori provati e chiusi, prova sgancio del cavo eseguita, capottina chiusa e bloccata. A pieno gas, lo Stinson urla la sua sfida al cielo, rulla, accelera ed io mi stacco dal suolo (prego notare che non ho aggiunto la parola dolcemente: sarebbe una bugia). Sgancio il carrello e picchio deciso sulla coda del trainer, il quale non si decide ad alzare le ruote. "Stiamo a vedere che si mangia tutta la pista ed anche qualche prato limitrofo" penso. Ma ecco che si stacca e, quasi volesse rifarsi del tempo perduto, comincia ad arrampicarsi a tutta manetta.

Tiro la barra in pancia per portarmi alla sua altezza, ma appena arrivato la devo restituire di colpo, perché l'altro sembra deciso a falciare l'erba di un praticello sottostante, d'improvviso il capocordata riceve un pedatone con rincorsa da una bolla mattacchiona e sparisce verso l'alto; appeso per il naso come un salame mi arrampico dietro di lui

con una fisa tremenda di finire in scia. Quando Dio vuole lo raggiungo e mi riprometto di sganciare alla prossima analoga situazione senza tenere alcun conto di quota e posizione.

Intanto ci si mette di mezzo un soffio di vento. Sbatacchiandomi a dritta; non arrivo a tempo a dare barra e piede contrari che il trainatore imposta una virata a destra. Contromanovra d'urgenza mentre sulla sinistra, a poche decine di metri, sfila l'Urendo con un sibilo minaccioso. Questa sarabanda ha come risultato una abbondante essudazione che forma liquide stalattiti sul mio naso. Tento di asciugarle con la mano libera, ma la destra, pur tenendo la barra, imita maldestramente il movimento. Eppure il Vangelo raccomanda che la destra non sappia ciò che fa la sinistra; ma se nemmeno i deputati riescono a seguire questo saggio consiglio, come posso farlo io?

Bene o male il traino prosegue e l'unica cosa che posso evitare è di fare un nodo gordiano con il cavo. Infine sgancio e poiché il variometro insiste sui due metri a scendere utilizzo parcamente i miei pochi 500 metri di quota.

Scruto il cielo in cerca di qualche cumoletto indicatore, ma non ho mai visto un azzurro tanto compatto ed uniforme. Per fortuna il variometro cambia opinione, seppure con lentezza esasperante, e si porta verso lo zero. D'improvviso prendo una scoppola e, convinto di aver a che fare con uno spiffero di vento, viro deciso per mettermi contro. Capperi, che sberla! Una termica per quadrimotori, altro che vento! E mi trovo con 4 metri a salire in un ascensore poco comodo. Comincio a spiralarlo per sfruttare questa manna che piove verso il cielo e constatato che l'altimetro ha perso l'ostinata attrazione verso lo zero. 600..., 650..., 700 metri. Un'occhiata all'orologio. Giurerei che è fermo, ma la lancetta dei secondi mi rassicura. Per quanto abbia agito con precauzione, il variometro indicandomi 2,5 a scendere mi urla che ho perso l'ascendenza, perciò eseguo un rapido dietro front... e mi trovo lanciato contro il fianco di un altro Canguro. Appoggio decisa-

mente a destra chiedendomi seccato da dove capiti quel guastafeste. Ma può essere quel tale (come si chiama?) che sta tentando le cinque ore; prova più impegnativa della mia. Il pensiero mi fa sorgere mille dubbi: — Rimango? — Mi ritiro? — Ma dove trovo un'altra termica in questa azzurra cupola uniforme?

Nonostante tutto decido di rimanere, sorvegliando con un occhio gli strumenti e guardando con l'altro (occhio) l'intruso. La giostra prosegue per parecchi giri, ma pian piano lo supero e posso respirare più liberamente. Guardo se l'orologio nel frattempo non si è addormentato e calcolo di aver compiuto la prova. L'altimetro mi dà 1000 metri e non avendo orario fissato per l'atterraggio, punto verso Monza, ma constatato che ho il cento in coda cambio idea per avvicinarmi al campo.

Anemometro a 80, variometro 2 a scendere. Comincio a pensare al rientro, quando mi prendo un pedatone nell'ideale politico che mi scaraventa il variometro sui tre metri a salire. Dall'ovile, ormai vicino, vedo un traino in decollo. Lo aspetterò in termica per fare da richiamo, scusa ottima che taccia la coscienza e mi permette di risalire a quota 1000.

Ormai conviene scendere per un riguardo a quelli che, a terra, aspettano il loro turno ed anche per le personali finanze.

Sulla pista un individuo si sbraccia a fare delle segnalazioni, ed io gli punto addosso finché si butta di fianco a tutta velocità; poi mi raggiunge mentre esco dall'abitacolo. È il DAV: — Se mi indichi il punto del tuo prossimo atterraggio, ti faccio preparare il buco già scavato! — Mi dice. Io lo abbraccio un po' commosso, mentre la turba degli amici sopraggiunge per rompere l'incantesimo, mi denigra vociando che con le termiche di oggi sarebbe riuscito a volare non solo un matto, ma anche un mattone.

Ribatto che tanto poco merito non merita l'offerta dei soliti beverageggi, ma agguantatimi, mi rapinano i pantaloni, promettendone la restituzione dopo la bevuta. Confesso che ho subito il sopruso molto volentieri.

OPERAZIONE ONDA

Questa operazione è fatta con lo scopo di poter finalmente stabilire qualche cosa di concreto sui movimenti ondulatori che si verificano nella Pianura Padana; movimenti ondulatori che siano, naturalmente, volovelisticamente sfruttabili.

Abbiamo a disposizione una buona catena di montagne, il vento è abbastanza frequente e sufficientemente gagliardo: con una simile situazione i meteorologi giurano che si può fare del volo d'onda. Però l'unico volo in ondulatoria fatto nella Pianura Padana (se siete a conoscenza di altri, segnalateli) è quello del 25 maggio 1952 di Riccardo Briigliadori che, col « Pinocchio », è arrivato a 5.300 quota (sgancio 2000 m).

Durante le giornate che facevano supporre l'esistenza di queste fantomatiche correnti diversi piloti dell'A.V.M. hanno effettuato traini sin oltre i 2.000 m con il solo risultato di trovarsi il portafoglio spremuto come un limone.

E' inutile dire che è per noi di estrema importanza conoscere esattamente dove e quando si formano queste correnti. Il loro sfruttamento potrà aprire nuovi orizzonti ai volovelisti della Pianura Padana, non solo per ciò che riguarda i guadagni di quota, ma perché potrebbero costituire il trampolino che permetterà di attraversare comodamente la pianura. A questo proposito Campari dice di vedere spesso a Modena nubi d'onda prodotte dalle Alpi!

Per rendere possibile lo svolgimento di questa operazione è necessario una buona collaborazione da parte di tutti i volovelisti: soprattutto con osservazioni fatte sia da terra che in volo. Quindi, qualunque cosa notiate, nubi di strana forma o, se siete in volo, turbolenze che scuotono il vostro velivolo od ancor meglio zone di ascendenza o discendenza ben definite, segnalatele!

Allo scopo facciamo seguire due questionari che vorrete usare l'uno per le osservazioni fatte a terra, l'altro per quelle fatte in volo.

Da parte nostra, da queste stesse pagine, vi terremo informati delle varie situazioni che si saranno presentate e dei risultati che si raggiungeranno con la vostra collaborazione, quella del Centro Meteorologico di Linate e, infine, quella dell'A.V.M., la quale effettuerà dei sondaggi sistematici mediante alianti ed aerei a motore.

Speriamo così di poter presto sfruttare queste correnti che ci porteranno a quote insperate e ci porranno inevitabilmente di fronte a nuovi problemi: quello dell'ossigeno e della temperatura, per esempio. Buon lavoro!

E. GONALBA

Le segnalazioni saranno regolarmente pubblicate da *Volo a Vela*

QUESTIONARIO

Osservazione fatta a terra

- 1° Descrizione del fenomeno
-
-
- 2° Luogo, giorno ed ora dell'osservazione
-
-
- 3° Durata dell'osservazione
- 4° Luogo sulla cui verticale si presume si sia verificato il fenomeno
-
- 5° Osservazioni personali
-
-

Osservazione fatta in volo

- 1° Descrizione del fenomeno
-
-
- 2° Giorno ed ora dell'osservazione
- 3° Luogo sulla cui **verticale precisa** si è avvertito il fenomeno
-
-
- 4° Tipo del velivolo e numero di passeggeri
- 5° Lettura cruscotto: bussola (corretta) anemometro
- altimetro variometro contagiri
- 6° Assetto del velivolo (salita, discesa, volo orizzontale, flaps, eccetera)
-
-
-
- 7° Osservazioni personali
-
-

Questo modulo viene inviato gratuitamente a semplice richiesta di Volovelisti, Gruppi Volovelistici o Aero Clubs. Fatene subito richiesta.

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

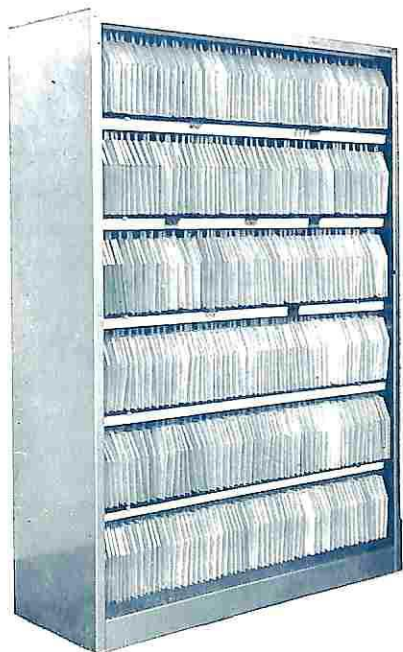


DOSI: 3 - 4 compresse ogni ora



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. Valanti*

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

ROMA - Largo Spinelli, 5
Telefono 865.629

METEOR s. p. a.

COSTRUZIONI AERONAUTICHE

TRIESTE - VIA MILANO 2 - TEL. 23829

MONFALCONE - AEROPORTO - TEL. 2596

ROMA - VIA DALMAZIA 29 - TEL. 850301

o

Costruisce :

gli alianti da scuola ed allenamento

monoposto MS 30 "PASSERO,,

biposto MS 31 "FALCO MONTANO,,

monoposto MT 1 "FALCHETTO,,

i velivoli trainatori

METEOR FL 54 da 90 HP

METEOR FL 55 da 125 HP

i verricelli per lancio alianti

METEOR tipo "DOLOMITI,, 160 HP
a doppio tamburo ed a cambio di velocità
idraulico ed automatico

E TUTTI GLI ACCESSORI PER IL VOLO A VELA :

- ganci di traino
- ganci baricentrali automatici
- cavi in perlon e nylon
- spezzoni a rottura prestabilita
- cavi da verricello
- paracaduti da recupero cavi
- strumenti per alianti