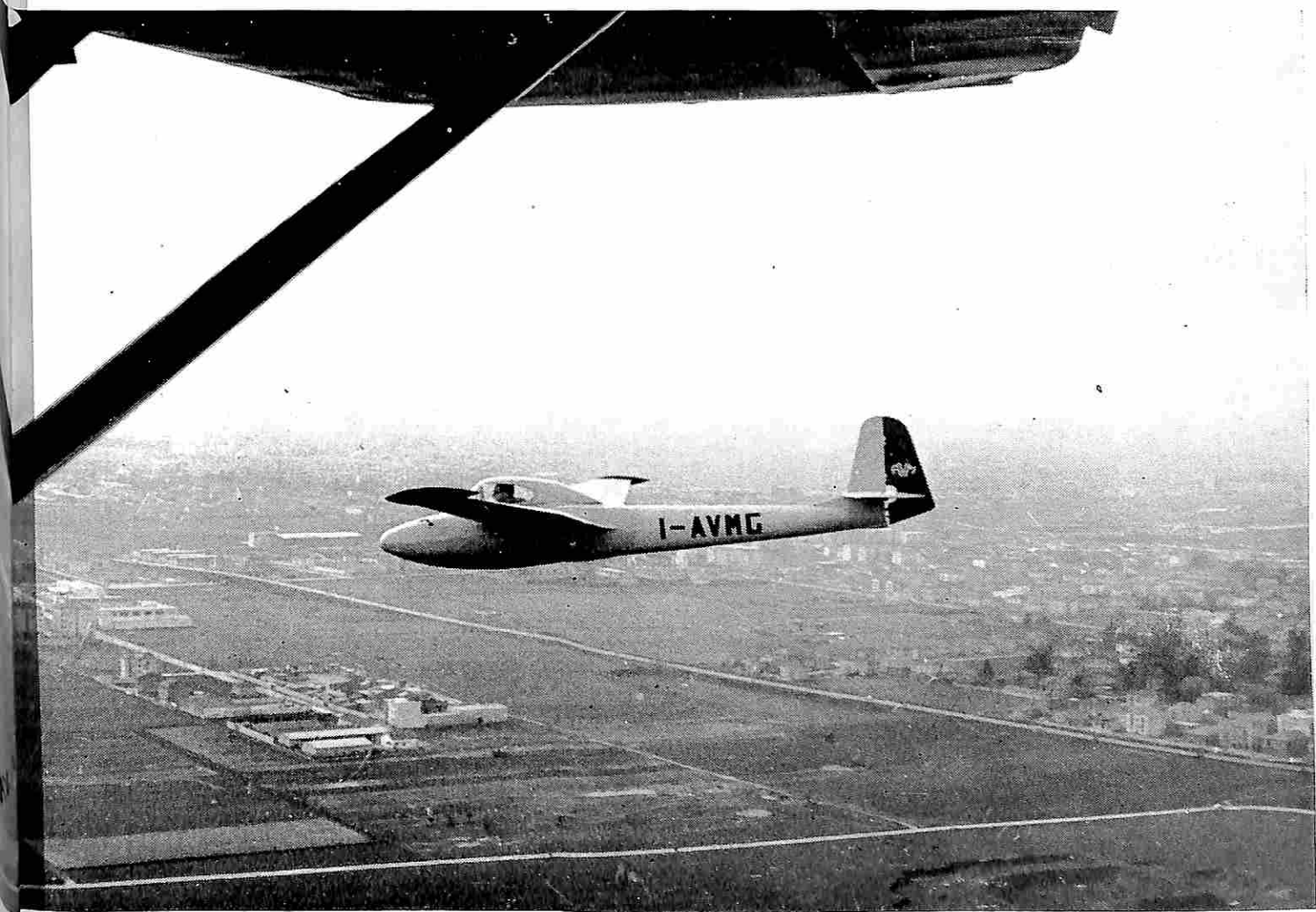




Volo a Vela

PERIODICO DEI VOLOVELISTI ITALIANI



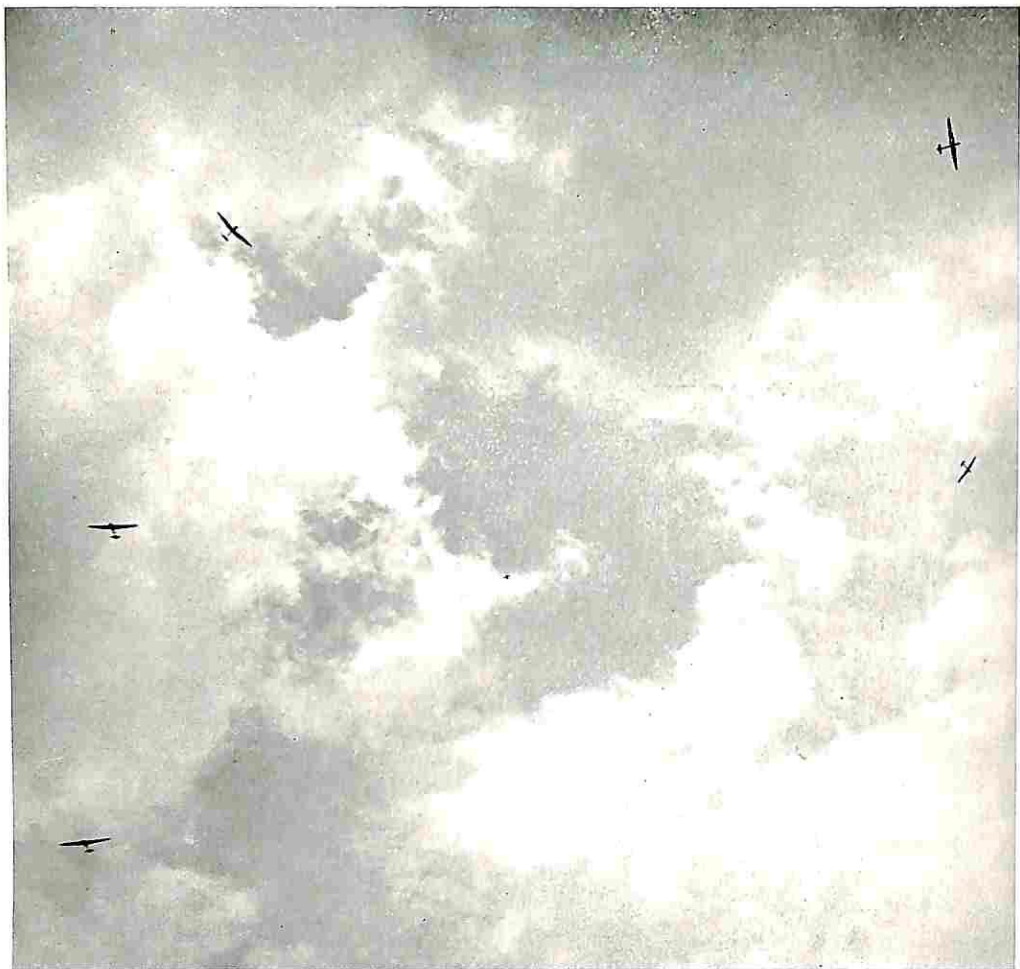


foto Pastorelli

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

Volo a Vela

PERIODICO DEI VOLOVELISTI ITALIANI

Pubblicazione bimestrale

Anno 2° Numero 10

Agosto 1958

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

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

SOMMARIO

| | |
|--|--------|
| U. NANNINI - VII Campionato mondiale di Volo a Vela | pag. 2 |
| P. MORELLI - Campionati Mondiali di Volo a Vela 1958 | » 9 |
| A. MORELLI - Leszno 1958: Gli alianti | » 18 |
| A. MORELLI - Congresso OSTIV 1958 | » 22 |
| G. RUFFINENGO - Carrello per trasporto aliante monoposto | » 25 |
| NOTIZIARIO | » 27 |
| VITA DEI GRUPPI | » 30 |
| A. ZIENTEK - Un volo con Morfeo | » 31 |

In copertina: L'R 1 Gheppio (foto G. Sabaini)

IL LATO NEGATIVO

I campionati mondiali sono finiti: i risultati decisamente positivi, a quel che pare, non foss'altro per l'abbondante messe di primati e per la brillante affermazione della nuova classe Standard.

Parere unanime è che ci sia stato un notevole passo avanti dal punto di vista tecnico, con la messa a punto delle macchine di alte caratteristiche che avevamo già visto nei precedenti campionati, e soprattutto con la vigorosa comparsa di numerosi alianti obbedienti alle specifiche della classe ristretta; particolarmente notevole, poi, che questi nuovi veleggiatori non abbiano per niente ceduto le armi di fronte alle più brillanti (e più costose, è il solito chiodo) macchine « extra »

Deplorablevolissima, ce ne dispiace, l'assenza italiana: anche con le macchine più recenti (troppo recenti) e con i più agguerriti piloti non avremmo certo potuto cogliere delle affermazioni di rilievo: ma se aspettiamo, per scendere in campo nelle contese internazionali, di avere le carte in regola non diciamo per vincere, ma per piazzarci onorevolmente, possiamo tranquillamente gettare il passaporto. Sarà, ma ci sembra onesto rassegnarci ad essere battuti un sacco di volte, prima di poter arrivare a delle buone posizioni in classifica.

Bravissimi tutti. Ma un bravo particolare ad Haase ed al suo « centratore di termiche »: il fatto solo di avere adoperato, e sembra anche molto utilmente, un dispositivo di cui si parlava ormai da troppi anni, è un titolo di merito non inferiore a quello di campione del mondo. Ce ne dispiace molto per qualche squadra, che è rimasta piuttosto scottata, ma sostenere che il « centratore di termica » annulli il lato sportivo nelle competizioni velovelistiche è decisamente un po' troppo: e del resto gli eccellenti piazzamenti degli inglesi e dei polacchi, tra l'altro su macchine decisamente inferiori all'« HKS 3 » ci sembrano abbastanza eloquenti.

Ben vengano quindi le diavolerie termoelettriche di Haase: e non tiriamo in ballo le solite (e vuote) espressioni di valore sportivo e quel che segue. Perché, allora, non dovremmo proibire variometri e diruttori, prescrivendo che i campionati 19... debbano tarsi sul monotipo Zögling?

La Redazione

VII Campionato di Volo a Vela

di UMBERTO NANNINI

Gli organizzatori della massima competizione di volo a vela si sono dimostrati all'altezza della loro tradizione velistica.

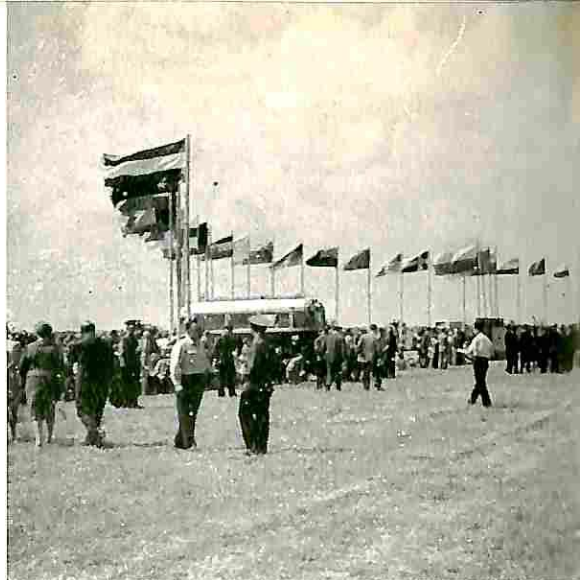
Roma, giugno 1958

Cari amici,

ho vissuto a Leszno la vigilia e l'inizio dei VII Campionati Mondiali di volo a vela e penso che di questa mia breve esperienza e di quanto ho potuto vedere, i vostri lettori, vale a dire i volovelisti italiani, abbiano interesse ad essere informati. Ed io sono ben lieto di riferire cercando fra i miei ricordi e aiutandomi con qualche foto da me ripresa sul bell'aeroporto di Leszno.

Già durante il breve tragitto dalla città al campo avevo notato il tipico fervore dei preparativi che in tutti i paesi precede avvenimenti del genere. Bandiere delle nazioni rappresentate salutano festosamente il viaggiatore sia sul piazzale della stazione e dalle facciate degli alberghi, sia lungo la strada che conduce all'aeroporto.

Anche al campo profusione di bandiere che garriscono al vento; un fresco vento dal nord che mi dicono subito... disturba la formazione delle ascendenze.



Mi verrà fatto di pensare in seguito cosa sarebbero queste ascendenze se non ci fosse quel vento!!

All'ingresso dell'aeroporto una grande aviorimessa in muratura con belle appendici a due piani per uffici, sale di conferenze, laboratori vari ed altri indispensabili servizi. Tutto nuovo o rimesso a nuovo.

Sbrighiamo alcune formalità e passiamo all'ufficio logistico per l'acquisto dei buoni mensa e il cambio di moneta. Operazioni semplici, rese complesse e lunghe in modo inverosimile da una pesante burocrazia. Questi uffici sono sistemati in una bella costruzione in legno che ospita anche il salone per i «briefings», l'ufficio stampa ed altri uffici dedicati alla complessa vita di questa effimera città.

L'aria frizzante mette appetito e passiamo con entusiasmo e curiosità alla sala mensa. Questa è sistemata in un grande padiglione in legno illuminato da vaste vetrate, contiene un centinaio di tavolini a quattro posti, ed è in parte affollata dalla pittoresca e particolare umanità formata dai volovelisti di tutto il mondo e dai loro seguiti. Molti visi conosciuti di «abitués». Tipi che si sono visti da diversi anni a tutte le edizioni dei Campionati.

In appendici in muratura sono sistemati i servizi delle cucine. Tutto è nuovo, pulito, ordinato e si presenta bene. Anche il servizio procede spedito nonostante la complessità dei pasti. Il vitto è abbondante ed un poco strano

per i nostri gusti. La prima colazione che viene servita dalle 8 alle 9 è il pasto più robusto della giornata. E ciò trova ottima giustificazione oltre che nelle abitudini di molti stranieri, anche nella opportunità di cominciare la giornata con un buon rifornimento di calorie; un pasto sostanzioso che tenga conto anche della non improbabile eventualità di trovarsi in volo all'ora del secondo e non si sa dove all'ora del terzo. Pane, burro, marmellata, miele, zuppa di fagioli o di ciliege, würstel, prosciutto cotto, salsicce ecc., il tutto annaffiato con caffè latte o the. Gli altri pasti saranno meno forti ma sempre abbondanti e con alcune varianti, come pesce in scatola, zuppe varie, carne.

Alle 10 briefing dei piloti. Siamo a tre giorni dall'inizio della competizione e la giornata è dedicata agli allenamenti come lo sarà quella successiva. Tutto si svolge come se si fosse già in gara. Le prove di allenamento sono quindi anche prove per l'organizzazione. I voli sono facoltativi ma la procedura è uguale a quella delle gare e i tempi e le misure saranno presi e registrati rigorosamente.

Ogni partecipante al briefing ha a disposizione un piccolo tavolo. Lavagna, pianta del campo, con lo schieramento per le partenze, microfoni per gli oratori e interpreti. Si parla polacco, inglese e francese. Vengono impartite disposizioni e fornite delucidazioni e ripetute raccomandazioni, per il tempestivo dislocamento degli alianti sulla linea di partenza, le procedure, gli sganci, il passaggio della linea di partenza dalla quale, per le prove di velocità, vengono presi i tempi. Il meteorologo riferisce con precisione e abbondanza di dati sulle condizioni generali, e se si tratta di una corsa, anche lungo la rotta. Parla in polacco e in inglese. Per il francese sarà Gerbier che, posata un momento la pipa, traduce tutto con chiarezza e concisione, scrivendo sulla lavagna i dati che va esponendo. Si annuncia il tema della giornata, le ore di apertura e chiusura dei vari controlli, la quota di sgancio (nei giorni di mia presenza sempre 700 metri).

Le partenze avvengono rapidamente, ma al briefing successivo si insisterà per renderle ancor più sollecite. Il primo giorno di gara i 61 alianti verranno lanciati in 40 minuti. Provvedono ai traini 20 monopiani con motore da 160 hp, rapidi arrampicatori e fulminei nel rientro. Senza sganciare il cavo, atterrano die-

tro la linea di partenza e vi si affiancano pronti a ripartire. Sono numerati. I dispari si portano a sinistra dello schieramento, i pari alla destra. Il cavo è di soli 20 metri e per questa ragione verrà più volte raccomandato ai piloti degli alianti di mantenersi assolutamente alla stessa quota del trainatore, in caso di difficoltà questi è autorizzato a sganciare.

La linea di inizio del circuito è delimitata da una striscia di tela bianca sul terreno larga un metro e lunga una sessantina. Gli alianti la debbono attraversare a quota inferiore a 1000 metri. I tempi vengono presi da due distinti posti di controllo situati all'estremità della striscia e dotati di grandi binocoli su cavalletto oltre ad altri a mano.

Tanto il 13 che il 14 giugno, le condizioni del tempo sono « fumanti » e permangono tali sino al 15, giornata dedicata alla solenne cerimonia d'apertura e ad una grande manifestazione aerea.

Il giorno del mio arrivo, 13, il tema della giornata è una corsa su triangolo di 208 km. Vittoria del vecchio Haase su HKS 3. La giornata si conclude con un clamoroso successo generale. Ben 47 piloti compiono il percorso e di essi 12 battono i rispettivi primati nazionali, con tempi eccezionali. L'euforia sollevata, nel clan dei campionati, da questa trionfale giornata la potete immaginare ed è stata soltanto inferiore a quella del giorno dopo.

Quando il mattino successivo al briefing viene dato per tema della giornata un circuito di 308 km. sale fra i presenti un confuso mormorio che non so se di compiacimento o preoccupazione per la severità della prova e di entusiasmo per la possibilità di compierla che si offre ai piloti. Fatto è che dopo circa quattro ore, fra la attonita sorpresa di molti e la malcelata preoccupazione dei polacchi, sfreccia sul traguardo l'argenteo « Meteor 57 » di Komac che ha compiuto il triangolo in 3^h54,05 alla media di circa 80 km/h. Salvo controlli più esatti del percorso, il volo costituisce record internazionale e nazionale jugoslavo. Altri 8 record nazionali battuti sono il degno corollario di una giornata trionfale. Cessati gli arrivi si attendono notizie dei mancanti e fra questi il vecchio Wills, che prima di partire aveva annunciato ai suoi l'intenzione di tentare i 500 km di distanza libera. Impresa difficile anche in Polonia con quella



Haase pronto al decollo sul suo HKS 3 (foto Morelli)

direzione di vento e partendo da Leszno ed infatti Wills si deve accontentare di 485 km. Come tutto è relativo!!!

Il 15, giornata dedicata alle cerimonie ed alla manifestazione, i concorrenti non volano, ma gli aiutanti hanno il solito lavoro di montaggio e smontaggio degli alianti e il loro allineamento di fronte alla tribuna. Tutti i giorni, atterri o non atterri fuori campo, il loro aliante deve essere riposto nei furgoni per essere rimesso in linea al mattino successivo. Una fatica non da poco per le squadre e per un periodo che si può calcolare di oltre 20 giorni, più quelli di viaggio. Un pensiero di apprezzamento e gratitudine bisogna proprio averlo per questi oscuri atleti del volo a vela, senza dei quali non è possibile nessuna competizione.

La cerimonia d'apertura è solenne e segue lo stile olimpico. In tribuna d'onore le massime autorità dello Stato con lo stesso Capo del Governo Polacco. Sfilata delle squadre, loro schieramento fronte alle tribune mentre alle loro spalle su tre lunghe file sono allineati gli alianti. Alza bandiera, inni, discorsi. Poi il Capo del Governo passa in rassegna le squadre, stringe la mano a tutti i piloti, esamina vari alianti e si interessa ai loro particolari costruttivi.

Ha poi inizio una manifestazione nella quale figurano acrobazie individuali e in formazione di alianti, di apparecchi con motore a pistone e di reattori Mig 19, e lanci di paracadutisti. Nell'insieme una bella giornata del-

l'ala favorita da tempo splendido e attuata con rapida successione dei vari numeri, brillanti capacità dei piloti, che hanno dimostrato un alto grado di addestramento e di affiatamento. Ho molto ammirato soprattutto le acrobazie collettive e individuali con alianti alcune delle quali veramente stupende. Il numero sensazionale ce lo ha dato il traino di un aliante « Jaskolka Z » effettuato da un elicottero. Una novità e una curiosità d'effetto, ma non credo si possa indicare nell'elicottero un mezzo di recupero di alianti atterrati fuori campo, sino a quando i costi di quella macchina sono dell'ordine di L. 60000 l'ora!

Il giorno 16, inizio vero e proprio del Campionato con la prima prova. Si comincia con una corsa da Leszno a Jelenia Gora e ritorno per una distanza complessiva di km. 230. Il vento ha girato e soffia da sud ma il cielo è sempre quello che i volovelisti di tutto il mondo sognano, cumuli non troppo grandi ma abbondanti e sospinti da vento fresco. Si vedrà poi che una giornata apparentemente facile nasconde qualche non piccola insidia, come lo prova l'alto numero dei piloti costretti ad atterraggi fuori campo. Il vecchio Haase che si era già distinto nelle prove d'allenamento inizia la serie di vittorie, che sarà poi quasi ininterrotta e lo porterà trionfalmente alla conquista del prestigioso titolo.

I Piloti

Scorrendo l'elenco degli iscritti troverete molti vecchi nomi. Sebbene si noti una certa tendenza al rinnovamento nelle squadre, dominano ancora i « vecchi » e l'età media dei



Aliante jugoslavo METEOR (foto Morelli)

concorrenti è stata valutata, anzi calcolata, in 35 anni, nonostante i ringiovanimenti recati coi nuovi piloti. Non c'è nulla di sorprendente in questa constatazione, se mai una conferma di più che il volo a vela è fra gli sport più difficili, poichè esige grande esperienza, acquisibile soltanto in molti anni di attività.

Ottima ragione per dedicare la maggiore cura alla formazione di nuove leve di piloti sportivi che, come è assodato, è lunga e delicata.

E' ormai certo che il volo a vela non diverrà sport olimpico, ciò per un complesso di ragioni. In conseguenza non si è sollevato e non si solleverà per molto tempo il problema del professionismo. E' però evidente che assieme a molti veri gentlemen gareggiano piloti che fanno del volo a vela una professione.

Non si può ancora affermare che i migliori siano gli appartenenti a questa categoria e penso che sarebbe molto interessante potere fare un esatto accertamento.

Gli Alianti

La novità di questi Campionati è l'abolizione della categoria biposti e la istituzione della classe Standard. L'esperimento può considerarsi pienamente riuscito sia per la larga partecipazione di alianti di nuova costruzione sia per la presenza in questa classe, che potrebbe a priori ritenersi inferiore a quella libera, di piloti di rinomanza mondiale. Dobbiamo vedere in questi significativi elementi l'affermazione di un principio che trova valido fondamento nella ricerca di ridurre i costi, di semplificare le macchine, di conservare al massimo il senso romantico del volo a vela.

Gli alianti presentati in gara appartenenti alla classe standard sono stati 24, contro 37 in quella aperta. Questo alto rapporto è già una affermazione che trova maggior conforto nella grande quantità di tipi presentati. Scusate mi se do' la precedenza alla standard e se mi ci soffermo un po' di più che sull'altra classe. Gli è che per noi, per il nostro volo a vela, è questa la classe di maggior interesse. I vari tipi presenti, dei quali vi saranno dati ampi particolari, confermano con le eccellenti prestazioni ottenute, le grandi possibilità della formula, che dovrebbe avere il vantaggio non indifferente della economia di costo e di esercizio. E non è senza soddisfazione che noto come il « Concorso » indetto dall'Ae.C.I. per



L'inglese Wills si documenta prima del volo (foto U. Nannini)

l'aliante di medie caratteristiche interpreti questa sentita esigenza mondiale.

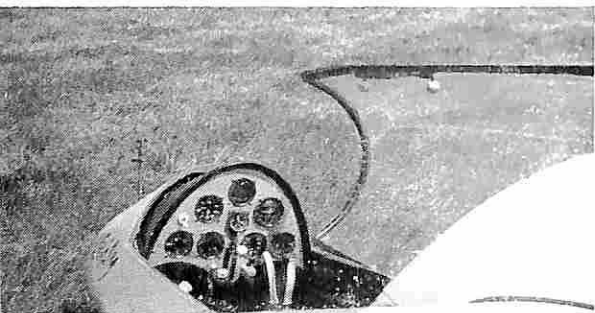
Poche le novità assolute nella classe aperta, fra queste ricordo il bellissimo « Spartak », cecoslovacco che ricorda, ancor migliorate, le linee del « Demant », e l'ungherese « Siraly ». Lasciando ad altri più qualificati di me il compito di illustrarvi gli alianti mi limito ad osservare un netto miglioramento nelle strumentazioni, la totale adozione di V.H.F. e di inalatori di ossigeno.

Ricordo inoltre un totale e notevole miglioramento nelle attrezzature logistiche. Autocarri attrezzati a furgoni, carrelli rivestiti in tela o compensato, auto sempre più comode e potenti. Prevalgono le giardinette. Diverse stazioni R.T. fisse alla base.

* * *

Quando rientrato da Leszno ho cominciato questo scritto alternandolo con le scartoffie che mi attendevano, il Campionato era appena al suo inizio e la mia conoscenza si limitava alle prove di allenamento e ad una sola giornata di gara. Ora il Campionato è finito e i miei amici polacchi mi hanno gentilmente inviato i bollettini delle varie prove e il comunicato con la classifica finale.

Nella classe aperta abbiamo la vittoria con alto punteggio del vecchio Haase. Vittoria conquistata di prepotenza e con una autorità che non lascia dubbi. Su sei prove il vecchio



campione tedesco ha totalizzato ben 5651 punti con una media per prova di punti 943. Nella classe standard la vittoria è stata più contrastata ed ha arriso al polacco Witek con 5235 punti, davanti al vecchio campione svedese Persson, vincitore dei Campionati nel lontano 1948. La vittoria di Witek viene opportuna a dare una soddisfazione ai polacchi, che certamente si attendevano di meglio dai propri piloti (avvantaggiati dalla conoscenza delle condizioni, o handicappati dalla facilità delle stesse rispetto ad avversari abituati a problemi più difficili?).

Come si prevedeva, il successo tecnico di questa edizione dei Campionati è stato il più alto. Il cielo e il territorio polacco sembrano fatti apposta per il volo a vela e pertanto l'ottenimento di grandi risultati era in certo senso scontato. C'è da osservare però che le condizioni migliori si sono avute durante i voli di allenamento, come lo dimostrano i primati battuti nei circuiti triangolari di 208 e 308 km. Ma occorre ancora rilevare che la sola prova di distanza libera ha ottenuto misure mai toccate in nessun Campionato, e che tuttavia avrebbero potuto essere anche superiori se non ci fosse stato il divieto di passaggio delle frontiere. In questa prova ben 10 piloti hanno superato i 500 km e fra questi 4 nella categoria standard.

Di fronte a cifre di questo genere, ed ai risultati delle altre pur significative prove, non si può non restare ammirati per il progresso compiuto dal volo a vela, che si sta imponendo all'attenzione delle menti più aperte fra i veri sportivi per la sua « consistenza » agonistica. Mentre nel volo a motore le gare più popolari si reggono anche in virtù di attrattive turistiche e di tradizioni di signorile ospitalità, e cercano motivo di successo in fattori extra sportivi, il volo a vela si afferma come lo sport aereo per eccellenza, uno sport che ha un già presente luminoso e un futuro sempre più promettente e sicuro.

UMBERTO NANNINI

Dall'alto:

Crusotto dell'aliante polacco « Mucha Standard »

Crusotto del « Siraly » (Ungheria)

Veleggiatore ungherese « Siraly » classe aperta

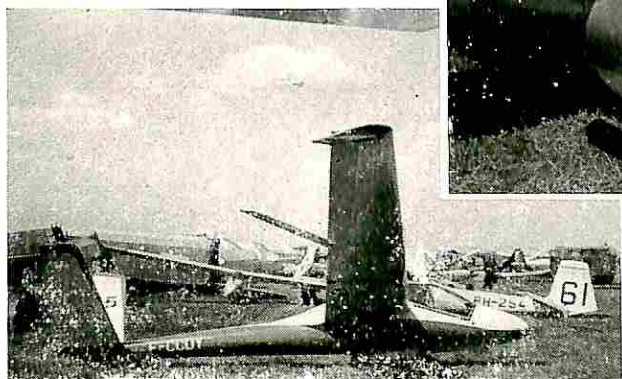
L'llindenka jugoslavo classe standard

(foto U. Nannini)

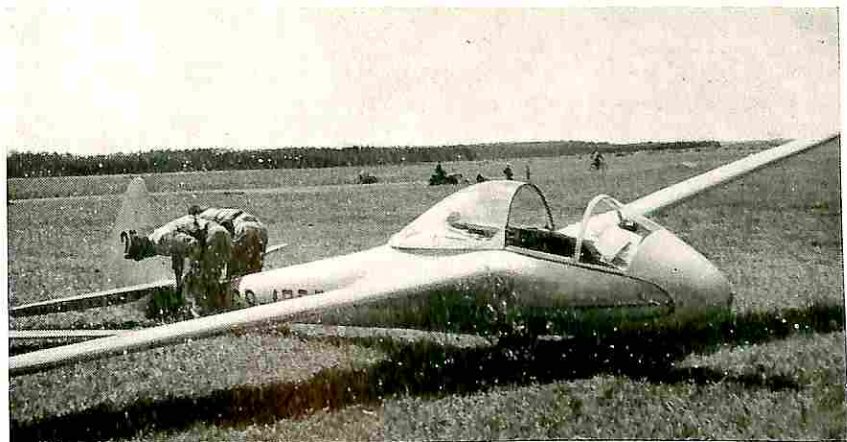


◁ Bréguet 905 « Fauvette »

Particolari del « Fauvette »
(foto U. Nannini)



Lo « Jaskolka » dei polacco
Gorzalak (foto U. Nannini)



ELENCO DEI PILOTI ISCRITTI AL VII CAMPIONATO DI VOLO A VELA

CLASSE APERTA

| | | | |
|----|------------------------|--------------|---------------|
| 1 | Gordon Oates | Canada | Bréguet 901 |
| 2 | Charles Yeates | Canada | Bréguet 901 |
| 3 | Lajos Legenyei | Ungheria | Siraly II |
| 4 | Erno Kisely | Ungheria | Siraly II |
| 5 | Harry Molander | Svezia | Zugvogel III |
| 6 | Harold Burditt | Rodesia | Jaskolka bis |
| 7 | Stanley Smith | USA | Bréguet 901 |
| 8 | Lyle Maxey | USA | Zugvogel III |
| 9 | Paul Bikle | USA | Bréguet 901 |
| 10 | Aleksander Saradic | Jugoslavia | Meteor |
| 11 | Bozidar Komac | Jugoslavia | Meteor |
| 12 | Anthony Deane-Drummond | Gr. Bretagna | EON 419 |
| 13 | Nicholas Goodhart | Gr. Bretagna | Skylark 3 |
| 14 | Evert Domnisse | Sud Africa | Jaskolka bis |
| 15 | Josef Führinger | Austria | Mg-23 |
| 16 | Georg Fennes | Austria | Mg-23 |
| 17 | Hans Resch | Austria | Mg-23 |
| 18 | Ernst Haase | Germ. Occid. | HKS-3 |
| 19 | Jakob Laur | Germ. Occid. | Zugvogel III |
| 20 | Isamu Oda | Giappone | Jaskolka bis |
| 21 | William Wakeman | N. Zelanda | Bocian |
| 22 | Age Thomsen | Danimarca | Mü-13 d |
| 23 | Marian Gorzelak | Polonia | Jaskolka Z |
| 24 | Edward Makula | Polonia | Jaskolka Z |
| 25 | Alberto Araoz | Argentina | Skylark III |
| 26 | Rolf Hossinger | Argentina | Jaskolka bis |
| 27 | Michal Zwieriew | URSS | Jaskolka Z |
| 28 | Michal Wierietiennikew | URSS | Jaskolka Z |
| 29 | Wiazeslaw Jefimienko | URSS | Jaskolka Z |
| 30 | Daniel Barbera | Francia | Bréguet 901 S |
| 31 | Jean Weiss | Francia | Bréguet 901 S |

| | | | |
|----|------------------|--------------|-------------|
| 32 | Jaroslav Kumpost | Cecoslovacc. | Spartak |
| 33 | Vaclay Marecek | Cecoslovacc. | Démant |
| 34 | Rudolf Mestan | Cecoslovacc. | Spartak |
| 35 | Ladislac Haza | Cecoslovacc. | Démant |
| 36 | Rene Fonteilles | Francia | Bréguet 904 |
| 37 | R. Kuntz | Germ. Occid. | HKS 1 |

CLASSE STANDARD

| | | | |
|----|----------------------|--------------|----------------|
| 51 | Francis Compton | USA | Mucha 100 |
| 52 | Nander Optiz | Ungheria | Standard Futar |
| 53 | Per Axel Persson | Svezia | Zugvogel IV |
| 54 | Irve Silesmo | Svezia | Zugvogel IV |
| 55 | Tony Goodhart | Gr. Bretagna | EON 415 |
| 56 | Philip Wills | Gr. Bretagna | Skylark 2 |
| 57 | Jorgen Friis | Danimarca | EON 415 |
| 58 | Mogens Petersen | Danimarca | Ka-6 |
| 59 | Niels Sejstrup | Danimarca | EON 415 |
| 60 | Wilhelm Touten-hoofd | Olanda | Skylark 2 |
| 61 | Johannes Kaay | Olanda | Skylark 2 |
| 62 | Vasilije Stepanovic | Jugoslavia | Ilindenka |
| 63 | Heinrich Huth | Germ. Occid. | Ka-6 BR |
| 65 | Harald Tandefelt | Finlandia | Ka-6 |
| 66 | Juhani Horma | Finlandia | Pik 3c |
| 67 | Zvonimir Rain | Jugoslavia | Ilindenka |
| 68 | Jerzy Wojnar | Polonia | Mucha Standard |
| 69 | Adam Witek | Polonia | Mucha Standard |
| 70 | Juan Sadoux | Argentina | Skylark II |
| 71 | Andre Xhaet | Belgio | Mucha 100 |
| 72 | Pierre Lafosse | Belgio | Ka-6 B |
| 73 | Wiktor Gonczarenko | URSS | Mucha-100 |
| 74 | Donald Brown | Australia | Mucha-100 |
| 75 | Camille Labar | Francia | Bréguet 905-01 |

Alata la rivista mensile delle attività aeronautiche

SETTIMANA ALATA - il notiziario settimanale più economico e completo

MONDO ALATO - La rassegna annuale delle costruzioni aeronautiche

G. STIFANI - EDITORE - Via Cosimo del Fante, 14 - MILANO (325)

CAMPIONATI MONDIALI DI VOLO A VELA

di PIERO MORELLI

Alta classe e severa preparazione di squadre e piloti partecipanti al Campionato Mondiale di Volo a Vela svoltosi a Leszno, chiaramente espressi dai risultati di ogni singola prova.

Quando siamo arrivati a Leszno le prime tre prove avevano già avuto luogo e la quarta era in corso. Tuttavia dal racconto dei presenti e da quanto abbiamo personalmente rilevato nella seconda metà della gara, riteniamo di avere davanti un quadro abbastanza completo e indicativo di questa superba 7ª edizione dei Campionati Mondiali di Volo a Vela.

I polacchi hanno dimostrato una capacità organizzativa superiore alle nostre aspettative. Tutta la complessa macchina dei Campionati ha funzionato alla perfezione.

Leszno è una città di 70.000 abitanti, prossima ai confini con la Slesia (ora praticamente annessa alla Polonia). L'Aeroporto è a pochi chilometri dalla città: arrivandovi siamo rimasti colpiti dalla sua estensione (non meno di 6 o 7 kmq). I 61 alianti partecipanti, con i rispettivi carrelli ed automezzi, erano naturalmente sistemati all'aperto, lungo un lato del campo. I piloti e i componenti delle squadre erano alloggiati in comode tende. Lungo un altro lato del campo erano allineati gli aeroplani rimorchiatori: tutti di costruzione polacca, con motore russo M-12F costruito su licenza in Polonia (apertura alare m 10, allungamento alare ca. 6, carico alare 50/60 kg/mq, potenza 160 CV a 1900 giri/l', velocità min. 85 km/h, vel. max. 210 km/h, elica da traino in legno a passo fisso diam. 2,40 m, velocità di salita a traino con aliante monoposto 2/3 m/s).

Durante la gara sono stati impiegati 10 rimorchiatori, su 15 disponibili sul campo. Abbiamo cronometrato in 30' il tempo impiegato per sganciare i 61 alianti a 700 metri di quota. I cavi di traino impiegati erano di canapa e della lunghezza di soli metri 20.

Le gare hanno avuto inizio il 16 giugno. Nei giorni precedenti si sono svolti gli allenamenti, in condizioni meteorologiche molto buone. Circuiti triangolari di 200 e 300 km sono stati percorsi da un gran numero di piloti con « facilità ». Con l'occasione, molti primati nazionali sono stati stabiliti o migliorati. Queste brillanti condizioni non si sono ripetute durante le gare. Il pilota inglese Tony Goodhart ci ha dichiarato che in media le condizioni sono state inferiori alle « buone condizioni inglesi ». Quello però che ci sembra di poter affermare è che la continuità del territorio e la relativa sua uniformità, determinano condizioni che si mantengono costanti su grandi estensioni: nè specchi d'acqua nè catene montuose le interrompono determinando quei « vuoti » che in regioni meno continentali e più accidentate, come la nostra, sono frequenti.

I 61 alianti partecipanti erano così ripartiti: 37 nella classe libera, 24 nella classe standard (apertura non superiore ai 15 m, senza flap, con carrello fisso, senza radio).

Nella classe « libera » erano presenti alianti di elevatissime caratteristiche, già noti dalle precedenti edizioni dei campionati. Nuovi erano solo il cecoslovacco « Spartak » e l'inglese EON-419.

Nella classe « standard », che per la prima volta è stata istituita allo scopo di porre i concorrenti su un piede di parità e di indirizzare i costruttori verso realizzazioni più economiche, erano presenti ben 11 tipi diversi, alcuni dei quali di notevole interesse tecnico.

Degli alianti parleremo separatamente. Ed ecco una breve cronaca delle giornate di gara.

1ª PROVA (16 giugno)

Corsa su andata e ritorno Leszno-Jelenia Góra-Leszno (230 km)

Classe libera: 16 concorrenti su 37 hanno terminato la prova.

| | | | | |
|-------------------|--------------------|-----------|------------|-----------------|
| 1° Haase | Germania Occident. | 55,4 km/h | Punti 1000 | HKS 3 |
| 2° Weiss | Francia | 53,8 | » | 973 Bréguet 901 |
| 3° Mestan | Cecoslovacchia | 52,4 | » | 949 Démant |
| 4° Barbera | Francia | 52,0 | » | 942 Bréguet 901 |
| 5° Gorzelak | Polonia | 51,3 | » | 930 Jaskolka-Z |
| 6° Makula | Polonia | 51,2 | » | 929 Jaskolka-Z |
| 7° Maxey | USA | 51,1 | » | 927 Zugvogel 3 |
| 8° Laur | Germania Occident. | 49,5 | » | 900 Zugvogel 3 |
| 9° Deane Drummond | Gran Bretagna | 46,9 | » | 856 EON 419 |
| 9° N. Goodhart | Gran Bretagna | 46,9 | » | 856 Skylark 3 |

Classe standard: 5 concorrenti su 24 hanno terminato la prova.

| | | | | |
|----------------|--------------------|-----------|------------|------------------|
| 1° Witek | Polonia | 49,1 km/h | Punti 1000 | Mucha Stand. |
| 2° Wojnar | Polonia | 47,3 | » | 981 Mucha Stand. |
| 3° Persson | Svezia | 47,1 | » | 979 Zugvogel 4 |
| 4° Huth | Germania Occident. | 46,4 | » | 972 KA-6 |
| 5° Tandefelt | Finlandia | 34,1 | » | 845 KA-6 |
| 6° Toutenhofd | Olanda | 161 km | » | 554 Skylark 2 |
| 7° Silesmo | Svezia | 158 | » | 554 Zugvogel 4 |
| 8° Rain | Jugoslavia | 145 | » | 499 Ilindenka |
| 9° Peterssen | Danimarca | 143 | » | 492 EON 416 |
| 10° Stepanovic | Jugoslavia | 142 | » | 489 Ilindenka |

2ª PROVA (17 giugno)

Corsa su circuito triangolare Leszno-Rawicz-Gostyn-Leszno (106 km)

Classe libera: 33 concorrenti su 37 hanno terminato la prova.

| | | | | | |
|-------------------|--------------------|-----------|------------|-----------------|-----------------------|
| 1° Haase | Germania Occident. | 83,4 km/h | Punti 1000 | HKS 3 | Classifica gener.: 1° |
| 2° Komac | Jugoslavia | 83,1 | » | 995 Meteor | » 5° |
| 3° Deane Drummond | Gran Bretagna | 76,6 | » | 890 EON 419 | » 14° |
| 4° Saradic | Jugoslavia | 74,9 | » | 863 Meteor | » 9° |
| 5° Gorzelak | Polonia | 74,2 | » | 851 Jaskolka-Z | » 2° |
| 6° Makula | Polonia | 73,7 | » | 843 Jaskolka-Z | » 3° |
| 7° Kuntz | Germania Occident. | 73,4 | » | 838 HKS 1 | » 17° |
| 8° Marecek | Cecoslovacchia | 72,8 | » | 828 Démant | » 18° |
| 9° Mestan | Cecoslovacchia | 71,4 | » | 806 Démant | » 4° |
| 10° Legenyei | Ungheria | 71,3 | » | 804 Sivaly 2 | » 20° |
| 11° Kumpost | Cecoslovacchia | 70,8 | » | 796 Spartak | » 7° |
| 12° Laur | Germania Occident. | 69,6 | » | 776 Zugvogel 3 | » 6° |
| 15° Barbera | Francia | 63,2 | » | 673 Bréguet 901 | » 8° |
| 18° Weiss | Francia | 59,6 | » | 614 Bréguet 901 | » 10° |

Classe standard: tutti i concorrenti hanno terminato la prova.

| | | | | | |
|----------------|--------------------|-----------|------------|------------------|-----------------------|
| 1° Witek | Polonia | 70,1 km/h | Punti 1000 | Mucha Stand. | Classifica gener.: 1° |
| 2° Rain | Jugoslavia | 69,7 | » | 990 Ilindenka | » 5° |
| 3° Wojnar | Polonia | 68,3 | » | 954 Mucha Stand. | » 2° |
| 4° Persson | Svezia | 66,6 | » | 911 Zugvogel 4 | » 3° |
| 5° Wills | Gran Bretagna | 61,6 | » | 783 Skylark 2 | » 10° |
| 6° Silesmo | Svezia | 61,4 | » | 778 Zugvogel 4 | » 7° |
| 7° T. Goodhart | Gran Bretagna | 59,8 | » | 737 EON 415 | » 8° |
| 8° Labar | Francia | 57,7 | » | 634 Bréguet 905 | » 14° |
| 9° Huth | Germania Occident. | 57,2 | » | 671 KA-6 | » 4° |
| 10° Stepanovic | Jugoslavia | 55,8 | » | 636 Ilindenka | » 9° |
| 11° Tandefelt | Finlandia | 51,6 | » | 529 KA-6 | » 6° |

3^a PROVA (18 giugno)
Distanza su rotta prefissata Leszno-Varsavia

Classe libera:

| | | | | | | | |
|-----|----------------|--------------------|--------|-------|-----------------|--------------------|-----|
| 1° | Deane Drummond | Gran Bretagna | 282 km | Punti | 1000 EON 419 | Classifica gener.: | 2° |
| 2° | Kumpost | Cecoslovacchia | 259 | » | 918 Spartak | » | 4° |
| 3° | Mestan | Cecoslovacchia | 256 | » | 908 Démant | » | 3° |
| 4° | Kuntz | Germania Occident. | 255 | » | 904 HKS 1 | » | 12° |
| 5° | N. Goodhart | Gran Bretagna | 239 | » | 848 Skylark 3 | » | 7° |
| 6° | Saradic | Jugoslavia | 238 | » | 844 Meteor | » | 6° |
| 6° | Komac | Jugoslavia | 238 | » | 844 Meteor | » | 11° |
| 8° | Laur | Germania Occident. | 236 | » | 837 Zugvogel 3 | » | 5° |
| 9° | Araoz | Argentina | 231 | » | 819 Skylark 3 | » | 15° |
| 10° | Führinger | Austria | 220 | » | 780 MG-23 | » | 20° |
| 11° | Haase | Germania Occident. | 219 | » | 778 HKS 3 | » | 1° |
| 11° | Haza | Cecoslovacchia | 219 | » | 778 Démant | » | 13° |
| 13° | Maxey | USA | 215 | » | 762 Zugvogel 3 | » | 10° |
| 17° | Barbera | Francia | 201 | » | 713 Bréguet 901 | » | 9° |
| 20° | Makula | Polonia | 161 | » | 571 Jaskolka-Z | » | 8° |

Classe standard:

| | | | | | | | |
|-----|-------------|--------------------|--------|-------|------------------|--------------------|-----|
| 1° | Tandefelt | Finlandia | 251 km | Punti | 1000 KA-6 | Classifica gener.: | 4° |
| 2° | Persson | Svezia | 250 | » | 996 Zugvogel 4 | » | 2° |
| 3° | Horma | Finlandia | 230 | » | 916 Pik-3 C | » | 8° |
| 3° | Witek | Polonia | 230 | » | 916 Mucha Stand. | » | 1° |
| 5° | Labar | Francia | 227 | » | 904 Bréguet 905 | » | 9° |
| 6° | Huth | Germania Occident. | 219 | » | 872 KA-6 | » | 3° |
| 7° | T. Goodhart | Gran Bretagna | 211 | » | 841 EON 415 | » | 6° |
| 8° | Sadoux | Argentina | 206 | » | 821 Skylark 2 | » | 14° |
| 9° | Stepanovic | Jugoslavia | 205 | » | 817 Hindenka | » | 7° |
| 10° | Opitz | Ungheria | 172 | » | 685 Stand. Futar | » | 13° |
| 17° | Rain | Jugoslavia | 49 | » | 195 Hindenka | » | 10° |
| 22° | Wojnar | Polonia | 32 | » | 127 Mucha Stand. | » | 5° |

4^a PROVA (22 giugno)
Corsa Leszno-Ostrow Wielkopolsky (93 km)

Condizioni meteo particolari: cumuli con base da 600 (all'inizio della prova) a 1000 metri, ma molto vicini. Condizioni rapidamente mutevoli. L'esito della prova dipendeva grandemente dalla scelta del momento più opportuno per partire. Le cognizioni e l'intuito meteo dei concorrenti sono stati messi alla prova, ma anche il fattore fortuna ha avuto una grande influenza.

Classe libera:

| | | | | | | | |
|-----|----------------|--------------------|-----------|-------|-----------------|--------------------|-----|
| 1° | Haase | Germania Occident. | 86,8 km/h | Punti | 1000 HKS 3 | Classifica gener.: | 1° |
| 2° | Komac | Jugoslavia | 86,1 | » | 993 Meteor | » | 6° |
| 3° | Makula | Polonia | 81,3 | » | 957 Jaskolka-Z | » | 4° |
| 4° | Weiss | Francia | 81,3 | » | 946 Bréguet 901 | » | 13° |
| 5° | Maxey | USA | 80,5 | » | 937 Zugvogel 3 | » | 5° |
| 6° | Kuntz | Germania Occident. | 70,8 | » | 842 HKS 1 | » | 10° |
| 7° | N. Goodhart | Gran Bretagna | 70,2 | » | 836 Skylark 3 | » | 7° |
| 7° | Barbera | Francia | 70,2 | » | 836 Bréguet 901 | » | 1° |
| 9° | Thomsen | Danimarca | 69,3 | » | 827 MU-13 D | » | 30° |
| 10° | Gorzalak | Polonia | 68,4 | » | 818 Jaskolka-Z | » | 14° |
| 11° | Laur | Germania Occident. | 67,3 | » | 807 Zugvogel 3 | » | 3° |
| 18° | Mestan | Cecoslovacchia | 54,1 | » | 677 Démant | » | 2° |
| 29° | Deane Drummond | Gran Bretagna | 86 km | » | 278 EON 419 | » | 9° |

Classe standard:

| | | | | |
|-----------------|--------------------|------|--------------------|-----------------------|
| 1° Horma | Finlandia | 87,5 | Punti 1000 Pik-3 C | Classifica gener.: 5° |
| 2° Wojnar | Polonia | 70,4 | » 753 Mucha Stand. | » » 6° |
| 3° Huth | Germania Occident. | 66,5 | » 697 KA-6 | » » 3° |
| 4° Compton | USA | 62,8 | » 644 Mucha 100 | » » 15° |
| 5° Gonczarenko | URSS | 61,0 | » 621 Mucha 100 | » » 12° |
| 6° Rain | Jugoslavia | 60,5 | » 611 Ilindenka | » » 9° |
| 7° Toutenhoofd | Olanda | 58,5 | » 582 Skylark 2 | » » 11° |
| 8° Xhaet | Belgio | 57,4 | » 566 Mucha 100 | » » 18° |
| 8° Tandefelt | Finlandia | 57,4 | » 566 KA-6 | » » 4° |
| 10° Stepanovic | Jugoslavia | 56,8 | » 546 Ilindenka | » » 8° |
| 11° T. Goodhart | Gran Bretagna | 56,0 | » 546 EON 415 | » » 7° |
| 13° Persson | Svezia | 52,7 | » 498 Zugvogel 4 | » » 1° |
| 18° Witek | Polonia | 44,7 | » 383 Mucha Stand. | » » 2° |
| 19° Labar | Francia | 44,3 | » 377 Bréguet 905 | » » 10° |

5ª PROVA (24 giugno)

Distanza libera

Partenza alle 11, con 2/8 di cumuli. La copertura è andata gradualmente aumentando. Alle 13 tutto il cielo era disseminato di cumuli di bel tempo con base superiore a 1000 metri. Più tardi numerosi « cumulus congestus » e verso sera qualche temporale. Sono state registrate velocità ascensionali di 3 m/s sotto le nubi e di 15 m/s all'interno. Un leggero vento da SO ha favorito la prova.

Nove concorrenti hanno percorso più di 500 km e 24 distanze fra i 400 e i 500 km. Diversi piloti hanno atterrato al confine russo-polacco, che era vietato superare.

Classe libera:

| | | | | |
|--------------------|--------------------|--------|--------------------|------------------------|
| 1° Kumpost | Cecoslovacchia | 536 km | Punti 1000 Spartak | Classifica gener.: 11° |
| 2° Komac | Jugoslavia | 529 | » 937 Meteor | » » 3° |
| 2° Saradic | Jugoslavia | 529 | » 987 Meteor | » » 14° |
| 4° N. Goodhart | Gran Bretagna | 514 | » 959 Skylark 3 | » » 5° |
| 4° Haase | Germania Occident. | 514 | » 959 HKS 3 | » » 1° |
| 4° Kuntz | Germania Occident. | 514 | » 959 HKS 1 | » » 10° |
| 7° Barbera | Francia | 495 | » 924 Bréguet 901 | » » 7° |
| 8° Marecek | Cecoslovacchia | 492 | » 918 Démant | » » 18° |
| 8° Haza | Cecoslovacchia | 492 | » 918 Démant | » » 12° |
| 10° Deane Drummond | Gran Bretagna | 490 | » 914 EON 419 | » » 9° |
| 11° Makula | Polonia | 488 | » 911 Jaskolka-Z | » » 4° |
| 13° Mestan | Cecoslovacchia | 469 | » 875 Démant | » » 2° |
| 14° Maxey | USA | 468 | » 873 Zugvogel 3 | » » 6° |
| 22° Laur | Germania Occident. | 396 | » 739 Zugvogel 3 | » » 9° |

Classe standard:

| | | | | |
|----------------|--------------------|--------|--------------------|-----------------------|
| 1° Horma | Finlandia | 519 km | Punti 1000 Pik-3 C | Classifica gener.: 4° |
| 2° Opitz | Ungheria | 518 | » 998 Stand. Futar | » » 11° |
| 3° Silesmo | Svezia | 517 | » 996 Zugvogel 4 | » » 15° |
| 3° Witek | Polonia | 517 | » 996 Mucha Stand. | » » 1° |
| 5° T. Goodhart | Gran Bretagna | 480 | » 925 EON 415 | » » 7° |
| 6° Wills | Gran Bretagna | 473 | » 911 Skylark 2 | » » 17° |
| 7° Tandefelt | Finlandia | 470 | » 906 KA-6 | » » 5° |
| 8° Wojnar | Polonia | 462 | » 890 Mucha Stand. | » » 6° |
| 9° Persson | Svezia | 454 | » 875 Zugvogel 4 | » » 2° |
| 10° Labar | Francia | 433 | » 834 Bréguet 905 | » » 10° |
| 14° Hoth | Germania Occident. | 420 | » 809 KA-6 | » » 3° |
| 15° Rain | Jugoslavia | 413 | » 796 Ilindenka | » » 9° |
| 16° Stepanovic | Jugoslavia | 386 | » 744 Ilindenka | » » 8° |

6ª PROVA (26 giugno)

Distanza su rotta prefissata Leszno-Inowroclaw

Partenza alle 10.30. Quota di sgancio 700 metri. Condizioni piuttosto difficili. Rari cumuli e copertura parziale e progressiva in quota da parte di nubi medie ed alte.

Classe libera:

| | | | |
|-------------------|--------------------|--------|----------------------|
| 1° N. Goodhart | Gran Bretagna | 209 km | Punti 1000 Skylark 3 |
| 2° Deane Drummond | Gran Bretagna | 206 | » 986 EON 419 |
| 3° Kumpost | Cecoslovacchia | 202 | » 967 Spartak |
| 3° Marecek | Cecoslovacchia | 202 | » 967 Démant |
| 5° Haase | Germania Occident. | 191 | » 914 HKS 3 |
| 6° Komac | Jugoslavia | 190 | » 909 Meteor |
| 6° Araoz | Argentina | 190 | » 909 Skylark 3 |
| 6° Barbera | Francia | 190 | » 909 Bréguet 901 |
| 6° Mestan | Cecoslovacchia | 190 | » 909 Démant |
| 10° Yeates | Canada | 180 | » 861 Bréguet 901 |
| 10° Makula | Polonia | 180 | » 861 Jaskolka-Z |
| 12° Laur | Germania Occident. | 179 | » 857 Zugvogel 3 |
| 20° Maxey | USA | 160 | » 766 Zugvogel 3 |

Oates, Kuntz e Weiss non hanno preso il via. Kuntz ha avuto l'aliante (HKS-1) gravemente danneggiato durante il ricupero su strada. Weiss (Bréguet 901) ha scassato in atterraggio nella prova precedente.

Classe standard:

| | | | |
|----------------|--------------------|--------|--------------------|
| 1° Huth | Germania Occident. | 191 km | Punti 1000 KA-6 |
| 2° T. Goodhart | Gran Bretagna | 183 | » 958 EON 415 |
| 3° Wills | Gran Bretagna | 179 | » 937 Skylark 2 |
| 3° Horma | Finlandia | 179 | » 937 Pik-3 C |
| 3° Witek | Polonia | 179 | » 937 Mucha Stand. |
| 6° Stepanovic | Jugoslavia | 177 | » 927 Ilindenka |
| 7° Toutenhoofd | Olanda | 176 | » 922 Skylark 2 |
| 8° Labar | Francia | 175 | » 916 Bréguet 905 |
| 9° Wojnar | Polonia | 162 | » 848 Mucha Stand. |
| 10° Xhaet | Belgio | 159 | » 833 Mucha 100 |
| 11° Persson | Svezia | 158 | » 827 Zugvogel 4 |
| 11° Tandefelt | Finlandia | 158 | » 827 KA-6 |

Osservazioni

La vittoria di Haase è stata schiacciante: 5651 punti su 6000 possibili (94,2%) sono la prova di una sbalorditiva prestazione.

Nei precedenti campionati, l'americano Mac Cready, anch'egli vincitore con larghissimo margine, aveva totalizzato 4891 punti in 7 prove, su 5600 possibili (87,3%).

Torna di nuovo spontanea la domanda: è

all'aliante o al pilota che si deve ascrivere il maggior merito della vittoria? La risposta è questa volta veramente difficile.

L'HKS 3 è una stupenda realizzazione, espressione del più puro affinamento aerodinamico. Era presente a St. Yan due anni fa e il suo piazzamento era stato mediocre. Ma è verosimile che nel frattempo sia stato messo a punto e il pilota vi abbia preso dimestichezza. Haase era ben allenato.

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 "POWR-TUNER,"**

**ANALIZZATORE DI COMBUSTIONE
PER MOTORI A SCOPPIO**

**TESTER ELETTRONICI PER
DIAGNOSI MOTORI**

Ma pensiamo che forse anche un altro elemento si sia aggiunto a questi. L'aliante era provvisto di due interessanti strumenti. Un variometro ultrasensibile, del tipo « Horn », di recente produzione tedesca, e un « rilevatore di termiche » costituito da due termocoppie sistemate in prossimità delle estremità alari e facenti capo a un galvanometro montato sul cruscotto. L'indicazione differenziale di temperatura fornita dalle due termocoppie, opportunamente amplificata da un apparato pesante e ingombrante sistemato alle spalle del pilota, veniva data dal galvanometro. Di un simile strumento sentimmo parlare la prima volta l'inglese Temple nel 1954 in Inghilterra. Sul presupposto che la direzione delle temperature crescenti potesse indirizzare verso l'ascendenza sentimmo anche sollevare delle obiezioni.

Oggi però, l'affermazione di Haase ed il riserbo dei tedeschi riguardo allo strumento, sono tali da giustificare l'ipotesi che esso sia effettivamente un valido aiuto al pilota.

La tendenza a perfezionare la strumentazione, e segnatamente i variometri, già manifestatasi da alcuni anni, ci è parsa ora ancor più accentuata.

Dopo l'avvento del variometro ad energia totale, abbiamo avuto l'avvento del variometro tipo « Horn » e tutto un perfezionamento dei variometri ordinari. Il variometro Badin montato dai francesi sui Bréguet 901 suscitò nel 1956 l'ammirazione di Mac Cready.

Quest'anno gli inglesi montavano il variometro elettrico Cook, in cui l'elemento sensibile al flusso nel capillare è una resistenza elettrica le cui variazioni di resistività, proporzionali alla velocità del flusso, vengono tradotte nell'indicazione variometrica. Lo strumento è ancora allo stadio sperimentale ma gli inglesi se ne dicevano soddisfatti.

Anche i polacchi montavano variometri tipo « Horn », e tutti i loro strumenti erano di fabbricazione nazionale.

I girorizzonti, elettrici o ad aria compressa, sono ormai di impiego universale. I francesi cominciano a montare i girodirezionali.

Dietro Haase, la classifica ci mostra un gruppo di nove piloti poco distanziati. Sono nomi noti, ed è interessante notare come alcuni di essi siano di età non più giovanissima.

Per quanto riguarda gli alianti, gli inglesi Skylark 3 ed Eon 419 hanno fornito una prova eccellente, e così anche per i cecoslovacchi Démant e Spartak, e gli jugoslavi Meteor. Meno buone, per quel che si può dedurre dalla classifica, le prestazioni dello Jaskolka e del Bréguet 901, presenti in numero notevole (9 Jaskolka e 5 Bréguet 901).

Un commento particolare merita la classe standard in cui sono affluiti ben 24 concorrenti con 11 tipi diversi di alianti. E' questo un successo dei sostenitori della classe standard, che ha indubbiamente una sua ragion d'essere. Che i concorrenti siano stati posti su un piede di parità è vero fino ad un certo punto. Il carico alare e le caratteristiche geometriche delle ali nonchè la strumentazione possono essere tali da fare differire assai sensibilmente due alianti standard. Resta comunque il fatto positivo che i costruttori vengono interessati a cercare di ottenere le migliori prestazioni possibili nell'ambito delle costruzioni economiche, e ciò va a favore del progresso di quella categoria di alianti che, per le loro caratteristiche di prezzo, sono destinati alla maggiore diffusione.

E' interessante confrontare i risultati ottenuti dagli alianti standard e da quelli liberi.

Un raffronto in base ai punteggi non sarebbe indicativo, dato che i punti nelle gare di velocità venivano calcolati anche in funzione del rapporto fra il numero dei concorrenti che avevano terminato la prova e il numero totale dei partenti, rapporto che nelle due classi era, in generale, diverso. Un tale computo porrebbe Witek al 2° posto assoluto.

In realtà, considerando tutti i concorrenti in un'unica classe, da un conteggio approssimativo che ho fatto, Witek, con circa 4900 punti, risulterebbe al 9° posto. Si sarebbe pertanto portati a concludere che la differenza degli alianti si fa sentire, ma forse meno di quanto molti sono inclini a ritenere.

A mio personale avviso, la classe standard ha una sua ragion d'essere così come essa è attualmente. Ma erroneo sarebbe accentuare eccessivamente le limitazioni imposte agli alianti e, peggio che mai, giungere addirittura al « monotipo »: verrebbe a mancare quell'emulazione fra i costruttori, tesa al miglioramento di un tipo di aliante che interessa la grande massa dei volovelisti.

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

The logo for Sirai, featuring the word "Sirai" in a stylized, flowing script font.

S. R. L.

**SOC. ITALIANA REGOLATORI
AUTOMATICI INDUSTRIALI**

MILANO

Via Sismondi 43-45 - Tel. 720.681 - 720.411

The logo for Everest, featuring the word "Everest" in a bold, serif font.

**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

Altrettanto erroneo sarebbe, a mio modo di vedere, giungere progressivamente all'abolizione della classe libera. Qui, nulla si risparmia per migliorare la macchina, sotto ogni aspetto. La gara costituisce uno sprone a questi miglioramenti e, inoltre, un'occasione per confrontare i risultati ottenuti. L'aliante è oggi uno dei mezzi più idonei allo studio sperimentale nel campo dell'aerodinamica alle basse velocità, ai fini della riduzione della resistenza, del miglioramento della sustentazione e degli organi di governo.

Ci sarà indubbiamente chi vede l'interesse sportivo del volo a vela nel confronto fra l'abilità dei piloti, e logicamente vorrebbe la parità dei mezzi a loro disposizione. Ma non è forse meglio conservare al volo a vela quel carattere di sport-scienza, che anche qui in Italia è stato propugnato, e che lo contraddistingue, certamente nobilitandolo, da altre attività più spiccatamente sportive ed agonistiche?

Senza contare poi, che anche in tante altre branche dello sport, nel confronto è posto il binomio uomo-macchina e non l'uomo soltanto.

Mi sembra quanto mai auspicabile che, soprattutto in un campo come il nostro, in cui molto cammino è possibile per il miglioramento delle nostre conoscenze, lo sport possa aiutare la scienza, e questa di rimando offrire il suo prezioso apporto per il miglioramento dei risultati sportivi.

A Leszno tutto sembrava parlare in questo senso. Le macchine diversissime di concezione, di realizzazione e diversamente strumentate; le sedute del Congresso OSTIV che avvenivano all'aeroporto con la partecipazione dei piloti, e dei tecnici e meteorologi al tempo stesso; riunioni in cui i meteorologi chiedevano ai piloti le loro osservazioni sulla conformazione delle ascendenze, sulla base delle quali i costruttori potessero orientarsi nella concezione delle loro macchine.

Tutto a Leszno è avvenuto in questo spirito di collaborazione, e in un'atmosfera di amicizia e di simpatia che facilmente è stabilita fra persone che si interessano alle stesse cose, al disopra delle differenze che confini e ideologie sembrano imporre assurdamente.

PIERO MORELLI

CLASSIFICA GENERALE DEL CAMPIONATO MONDIALE DI VOLO A VELA 1958

1^a colonna: posizione in classifica e nome del pilota. Tra parentesi il numero di iscrizione. — 2^a colonna: nazionalità del concorrente. — 3^a colonna: tipo di aliante usato. — 4^a colonna: punteggio realizzato: si tenga presente che il massimo numero di punti possibile era 6000.

CLASSE APERTA

| | | | | | | | |
|---------------------|----------------|---------------|------|-----------------------|---------------|--------------|------|
| 1° E. Haase (18) | Germania Occ. | HKS 3 | 5651 | 32° M. Zwieriew (27) | URSS | Jaskolka Z | 2241 |
| 2° N. Goodhart (13) | Gran Bretagna | Skylark III | 5172 | 33° R. Hossinger (26) | Argentina | Jaskolka bis | 2103 |
| 3° R. Mestan (34) | Cecoslovacchia | Spartak | 5124 | 34° S. Smith (7) | USA | Bréguet 901 | 2066 |
| 4° B. Komac (11) | Jugoslavia | Meteor | 5118 | 35° E. Dommissé (14) | Sud Africa | Jaskolka bis | 1813 |
| 5° E. Makula (24) | Polonia | Jaskolka Z | 5066 | 36° I. Oda (20) | Giappone | Jaskolka bis | 1636 |
| 6° D. Barbera (30) | Francia | Bréguet 901 S | 4997 | 37° W. Wakeman (21) | Nuova Zelanda | Bocian | 1280 |

CLASSE STANDARD

| | | | | | | | |
|---------------------------|----------------|---------------|------|-------------------------|---------------|----------------|------|
| 7° A. Deane-Drummond (12) | Gran Bretagna | Olimpia 419 | 4924 | 1° A. Witek (69) | Polonia | Mucha | 5232 |
| 8° J. Laur (19) | Germania Occ. | Zugvogel III | 4916 | 2° P. Persson (53) | Svezia | Zugvogel IV | 5086 |
| 9° L. Maxey (8) | USA | Zugvogel III | 4884 | 3° H. Huth (63) | Germania Occ. | Ka 6 B R | 5021 |
| 10° J. Kumpost (32) | Cecoslovacchia | Spartak | 4761 | 4° J. Horma (66) | Finlandia | Pik 3 C | 4844 |
| 11° A. Saradic (10) | Jugoslavia | Meteor | 4427 | 5° H. Tandefelt (65) | Finlandia | Ka 6 | 4673 |
| 12° V. Marecek (33) | Cecoslovacchia | Demant | 4063 | 6° J. Wojnar (68) | Polonia | Mucha | 4553 |
| 13° A. Arazo (25) | Argentina | Skylark III | 4031 | 7° T. Goodhart (55) | Gran Bretagna | Eon 415 | 4427 |
| 14° M. Gorzelak (23) | Polonia | Jaskolka Z | 4016 | 8° V. Stepanovic (62) | Jugoslavia | Ilindenka | 4170 |
| 15° H. Molander (5) | Svezia | Zugvogel III | 3937 | 9° C. Labar (75) | Francia | Bréguet 905-01 | 3973 |
| 16° R. Kuntz (37) | Germania Occ. | HKS 1 | 3906 | 10° W. Toutenhoofd (60) | Olanda | Skylark 2 | 3702 |
| 17° R. Fontelles (36) | Francia | Bréguet 904 | 3885 | 11° N. Opitz (52) | Ungheria | Standard Futur | 3578 |
| 18° C. Yeates (2) | Canada | Bréguet 901 | 3863 | 12° Z. Rain (67) | Jugoslavia | Ilindenka | 3395 |
| 19° L. Haza (35) | Cecoslovacchia | Demant | 3857 | 13° P. Wills (56) | Gran Bretagna | Skylark 2 | 3379 |
| 20° H. Burditt (6) | Rodisia | Jaskolka bis | 3692 | 14° I. Silesmo (54) | Svezia | Zugvogel IV | 3352 |
| 21° J. Weiss (31) | Francia | Bréguet 901 S | 3614 | 15° W. Gonczarenko (73) | URSS | Mucha 100 | 3343 |
| 22° H. Resch (17) | Austria | Mg 23 | 3477 | 16° F. Compton (51) | USA | Mucha 100 | 3246 |
| 23° J. Furringer (15) | Austria | Mg 23 | 3355 | 17° N. Seistrup (59) | Danimarca | Eon 415 | 2888 |
| 24° L. Legenyei (3) | Ungheria | Siraly II | 3335 | 18° J. Sadoux (70) | Argentina | Skylark II | 2885 |
| 25° P. Bikle (9) | USA | Bréguet 901 | 3089 | 19° A. Khaet (71) | Belgio | Mucha 100 | 2841 |
| 26° M. Wierietnikow (28) | URSS | Jaskolka Z | 2774 | 20° M. Petersen (58) | Danimarca | Ka 6 | 2755 |
| 27° A. Thomsen (22) | Danimarca | Mg 13 d | 2639 | 21° P. Lafosse (72) | Belgio | Ka 6 B | 2692 |
| 28° J. Führinger (15) | Austria | Mg 23 | 2610 | 22° J. Friis (57) | Danimarca | Eon 415 | 2540 |
| 29° G. Oates (1) | Canada | Bréguet 901 | 2468 | 23° J. Kaay (61) | Olanda | Skylark 2 | 2324 |
| 30° W. Jelfmisko (29) | URSS | Jaskolka Z | 2349 | 24° D. Brown (74) | Australia | Mucha 100 | 1634 |
| 31° E. Kisely (4) | Ungheria | Siraly II | 2276 | | | | |

LEZNO 1958: GLI ALIANTI

di ALBERTO MORELLI

Ai recenti campionati mondiali di volo a vela a Leszno in Polonia hanno partecipato ben 61 alianti in rappresentanza di 22 nazioni, divisi in due classi: classe libera e classe standard.

Nella classe standard, come è noto, la partecipazione era limitata ad alianti rispondenti a determinate prescrizioni, fra cui le principali: apertura non superiore a m 15, carrello fisso, ala senza flap, vietato l'uso della radio. Nella classe libera erano invece ammessi alianti senza alcuna limitazione.

Incominciamo con l'esaminare alcune delle più interessanti macchine partecipanti nella classe libera.

L'HKS-3 (Germania Ovest) è l'aliante vincitore. Haase, il pilota, Kensche, il progettista, Schmetz, il costruttore (le iniziali di questi tre nomi costituiscono la sigla), hanno avuto una grande e meritatissima soddisfazione. Questo aliante aveva già partecipato ai campionati di St. Yan, ed è molto simile all'HKS-1 da cui deriva. Esso è l'espressione di una tendenza tenacemente seguita, volta alla drastica eliminazione di ogni fonte di resistenza parassita. E' noto che sua caratteristica saliente è quella di possedere un'ala priva di superfici di governo, flap e freni aerodinamici. Tutta la parte posteriore delle semiali è deformabile,

concordemente o differenzialmente: si ottengono così le variazioni di curvatura delle sezioni alari, in rapporto all'assetto di volo, e la manovrabilità laterale (fig. 1). Il frenamento aerodinamico è ottenuto mediante un paracadute di coda.

Rispetto a St. Yan, abbiamo notato le seguenti varianti:

- 1) compensazione dinamica degli impennaggi a farfalla (fig. 2).
- 2) adozione di un nuovo variometro tedesco tipo « Horn » a grande sensibilità (1 m/s corrisponde ad una rotazione dell'indice di 120°).
- 3) adozione di un indicatore termico, cioè della differenza di temperatura dell'aria in corrispondenza delle due estremità alari (fig. 3).

Come è stato notato in molti partecipanti, la cura del pilota e del costruttore si è volta sempre più verso una strumentazione il più possibile completa. Gli inglesi, ad esempio, montavano dei variometri elettrici di grande sensibilità e prontezza. Molti, non solo avevano l'orizzonte artificiale, ma anche il giro-direzionale. In quanto alla impeccabile finitura delle superfici e all'adozione dei profili laminari, ormai si distinguono solo gli alianti che ne difettano.



Fig. 1. - Particolare dell'ala dell'HKS 3 e (fig. 2) degli impennaggi (foto Morelli)

Il più notevole da questo lato, secondo il mio punto di vista, è il cecoslovacco « Spartak », uno dei due soli alianti nuovi presenti alla gara in classe libera (figg. 4, 5 e 7).

Il progettista, Karel Dlonhy (fig. 6), è lo stesso del biposto Blanik, che partecipò a St. Yan. Con particolare soddisfazione abbiamo notato che nello « Spartak » la posizione del pilota è sdraiata non meno che nel nostro « Veltro ». L'ala è rettangolare e poi rastremata. Nella parte rettangolare c'è un amplissimo ipersostentatore « fowler » e nella trapezia un alettone la cui fessura è accuratamente chiusa, sul dorso, con un nastro di gomma. Lunghissima la fusoliera, e un po' strana in un aliante, anche se non inedita, la disposizione dell'impennaggio verticale davanti all'orizzontale.

Altro aliante nuovo era l'« Eon 419 » costruito dalla ditta inglese Elliotts, pilotato da Anthony Deane Drummond. E' un monoposto di 18,9 metri di apertura e 19,9 di allungamento, che praticamente più nulla ha dell'Olympia da cui è, attraverso una complessa metamorfosi, derivato. Anche qui si nota l'insolita disposizione dell'impennaggio verticale davanti all'orizzontale. Quest'ultimo è tutto mobile, e porta due ampie alette al bordo d'uscita aventi il compito di fornire delle reazioni sulla barra di comando, che altrimenti non si avrebbero, essendo la superficie impennata sull'asse focale (fig. 8).

I russi partecipavano con alianti polacchi, ma un aliante di costruzione russa lo abbiamo visto nell'hangar: si tratta del famoso A-9

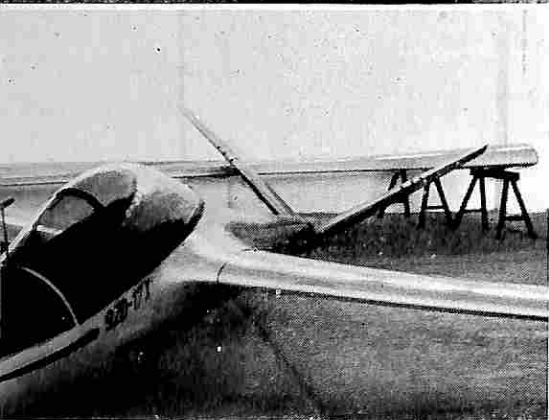


Fig. 3. - HK53 - L'apparato amplificatore del « rivelatore di termiche » (foto Morelli)



Fig. 4 e 5: Lo « Spartak » - Fig. 6: Karel Dlonhy, progettista dello Spartak e A. Morelli (foto Morelli)

detentore del record internazionale di distanza per biposti. E' un aliante caratissimo (si dice 39 kg/mq) e alquanto rozzo. Atterra sulla fusoliera, privo com'è di un vero e proprio pattino. A questo proposito dobbiamo dire che il problema del carrello qui non è quasi sentito, perchè il terreno, grazie alle frequenti piogge, è soffice. Credo che molti di questi



alianti portati in Italia farebbero presto una misera fine.

Molti gli « Jaskolka » presenti: si tratta di una classica macchina da gara, versatile, in cui molto curata è la comodità del pilota (ottima la visibilità verso dietro). Era presente, ma fuori gara, anche lo « Jaskolka-L » (laminare) con impennaggi « papillon » (fig. 9). E' una macchina (parliamo della versione normale, SZD-8bis) molto a punto e minuziosamente curata in ogni particolare. Con molta serietà viene denunciata un'efficienza massima di circa 30 e si può star certi che si tratta di un limite inferiore. Ho parlato lungamente con il suo progettista ing. Kostia ed ho saputo che di Jaskolka ne sono stati finora costruiti circa un migliaio! Non c'è male per un aliante di alte caratteristiche!

Tornando alle novità, abbiamo notato nella classe standard:

Lo « Standard Futar » (Ungheria) è un aliante ad ala media di circa 18 di allunga-

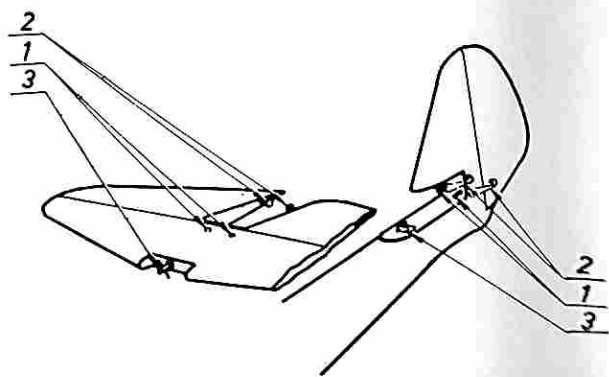


Fig. 11

mento. Peso a vuoto: ben 236 kg, quindi carico alare ca. 27 kg/mq. Originale l'impennaggio orizzontale (fig. 10) con profili simmetrici e superficie di governo a fessure. Io ho presentato all'OSTIV una memoria tecnica su

Dall'alto:

Fig. 7 - La avviatissima cabina dello Spartak (foto U. Nannini)

Fig. 8 - Impennaggi dell'Eon 419 (foto Morelli)

Fig. 9 - Jaskolka-L con ala laminare (foto Morelli)

Fig. 10 - Particolare impennaggi dello « Standard Futar » (foto Morelli)

una superficie di governo molto simile a questa, che non conoscevo, sperimentata alla galleria del vento del Politecnico di Torino. Mio intento però è di utilizzarla per i timoni e non per gli equilibratori. Infatti, l'equilibratore va sempre bene, mentre il timone spesso è scarso e questo tipo a fessura ne aumenta molto l'efficacia.

Il « Mucha Standard », vincitore con Witek nella sua categoria. Sembra uno Jaskolka un po' più piccolo, con un interessante sistema di montaggio e smontaggio. Gli spinotti, ad esempio, di fissaggio dell'ala e degli impennaggi (fig. 11) restano sempre solidali con questi e vengono innestati con una chiave che provvede poi anche la necessaria frenatura di sicurezza. Tutto l'insieme è un po' macchinoso e l'aliante è certamente pesante, ma il carico alare un po' elevato, qui in Polonia dove le condizioni sono spesso forti, è un pregio.

Il Bréguet 905 « Fauvette » (vedi pag. 7) è già noto internazionalmente per essere stato descritto dettagliatamente su molte riviste. Ho avuto l'impressione che fosse un po' un pesce fuor d'acqua in Polonia con il suo carico alare molto basso. Infatti la macchina pesa a vuoto effettivamente 140 kg; il che la rende molto adatta a condizioni povere. Ho anche avuto l'impressione che dovrà essergli apportata

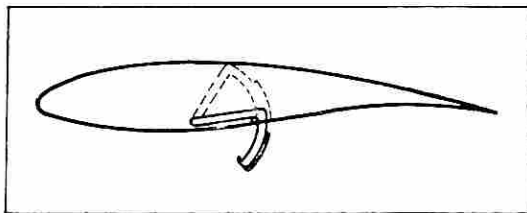


Fig. 12 - Schema diruttori del Pik-3 c

qualche modifica, il che è, naturalmente, normale soprattutto in prototipi così originali: gli impennaggi, ad es., sono molto grandi e, tenendo presente che la fusoliera ha una forma piuttosto tormentata, ritengo che la penetrazione della macchina non sia eccellente. Dal punto di vista costruttivo invece, molto d'avanguardia (forse la costruzione più inte-

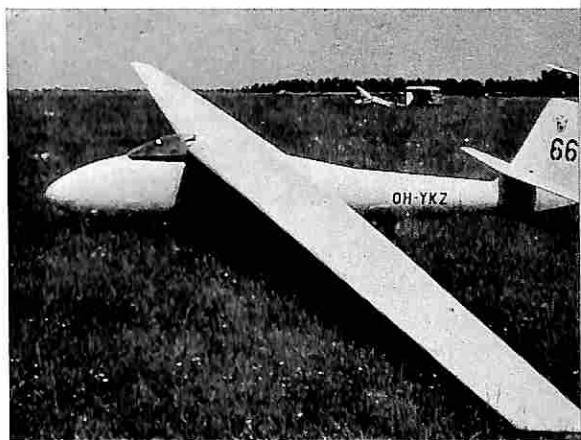


Fig. 13 - Aliante finlandese Pik-3 c del concorrente Horma (classe standard)



Fig. 14 - Pik-3 c: notare i freni aerodinamici

ressante) con l'ampio impiego di strutture sandwich, carenature in poliestere, e lo studio accurato per la produzione in serie, a basso prezzo, delle parti più importanti.

Il Pik-3c, finlandese, rappresenta invece, insieme ai tedeschi Ka-6 e Zugvogel IV, l'aliante tradizionale, molto curato però in tutti i particolari. Tutti e tre questi alianti hanno fornito in gara prestazioni eccellenti. Lo Zugvogel IV deriva dal normale Zugvogel, con l'apertura ridotta da 17 a 15 metri. Sono alianti che assomigliano al vecchio glorioso Meise, ma pur avendo la stessa apertura appaiono più minuti: fusoliere a sezione maestra più ridotta, ali di maggiore allungamento e profili laminari. Interessanti nel Pik-3c i diruttori disposti solo sul ventre dell'ala (figg. 12, 13 e 14).

ALBERTO MORELLI

CONGRESSO OSTIV 1958

di ALBERTO MORELLI

All'OSTIV molte le memorie presentate, ma non tutte abbiamo potuto ascoltarle, un po' perchè giunti in ritardo, quando la sessione tecnica era quasi ultimata, e un po' perchè abbiamo voluto vedere bene gli alianti.

Ad ogni modo ecco quanto abbiamo potuto annotare:

Pokorny (Cecoslovacchia) ha illustrato i risultati di misure di « performances » di alianti (polari delle velocità), effettuate in Cecoslovacchia con due metodi già da tempo noti ma con qualche interessante variante:

- 1) il metodo del volo orizzontale decelerato che consente di determinare attraverso la registrazione delle decelerazioni in funzione della velocità le resistenze al moto e quindi le efficienze;
- 2) il metodo della misura diretta della resistenza al moto mediante un dinamometro inserito nel cavo di traino, come indicato

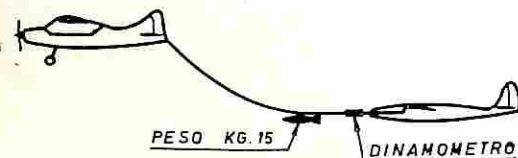


Fig. 1

in fig. 1. Interessante la disposizione di un peso di circa 15 kg avente lo scopo di assicurare una trazione rigorosamente orizzontale.

Nonostante l'accuratezza delle misure si nota una notevole dispersione dei punti (non è possibile tracciare una sola ben definita polare), il che conferma l'ipotesi che non esista un unico comportamento dell'alante, bensì un intervallo di possibili velocità di discesa per ogni velocità sulla traiettoria.

Araoz (Argentina), in collaborazione con Bazet, Bertoni e Conde, ha proposto un sistema di classifica ad handicap da adottare nelle gare cui partecipino alianti di caratteristiche nettamente diverse (il problema in Argentina è sentito per la presenza di molti Grunau Baby, che non potrebbero gareggiare con i nuovi Skylark 3).

Il metodo consiste sostanzialmente in questo: moltiplicare, ai fini della classifica, i risultati (distanze, velocità) conseguiti, per un coefficiente che vale 1 per il Grunau Baby e meno di 1 per gli altri. Tali coefficienti sono dati dal rapporto fra la velocità media di crociera (calcolata con la nota formula relativa allo schema di volo in cui salite in spirale si alternano a traversoni) dell'alante meno efficiente (Grunau Baby) e di quello considerato.

Il metodo presuppone naturalmente note, con ragionevole approssimazione, le polari degli alianti.

Kostia (Polonia), progettista dell'alante Jaskolka insieme a Sandauer, Wielgus e Skarbinsky, ha mostrato i perfezionamenti apportati a questa macchina dalla sua nascita ad oggi, e i miglioramenti ottenuti. L'efficienza,

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.)

dal valore iniziale di 26 è salita a 31 nella versione laminare. Noto il miglioramento ottenuto semplicemente migliorando la forma del tettuccio: piccolissime modifiche di forma hanno causato sensibili miglioramenti. Interessante anche la struttura geodetica del trave di coda, resa necessaria dall'adozione dell'impennaggio « papillon » nella versione laminare.

Briegleb (USA) ha presentato il BG 12A, alante di semplicissima costruzione. Potrebbe sembrare strano come i paesi più ricchi siano sempre più orientati verso costruzioni economiche, mentre i meno evoluti presentino spesso costruzioni costosissime. Il motivo di ciò è da ricercare nel fatto che nei paesi ricchi il volo a vela si sostiene interamente sulle risorse dei singoli praticanti, mentre negli altri, per ragioni spesso di prestigio, è ampiamente sovvenzionato dallo stato.

Zacher (Germania) ha brevemente illustrato le 45 nuove macchine (alanti e motoalanti) che hanno ottenuto il certificato di navigabilità in Germania nel dopoguerra. *Zacher* stesso è il pilota incaricato dal Registro tedesco di collaudare, ai fini dell'omologazione, gli alanti e motoalanti prototipi che hanno già effettuato i « voli officina » a cura del costruttore. Sistema che mi sembra molto interessante se, come in questo caso, il pilota collaudatore ha una grande competenza ed esperienza specifica.

Bonneau (Francia), purtroppo, non era presente al Congresso, ma ha egualmente fatto presentare un'interessante comunicazione, costituita da un vero e proprio regolamento sulle prove in volo degli alanti, così come lo vede l'autore.

Nella sessione meteorologica, *Küttner* (U. S.A.) ha presentato un interessantissimo lavoro sul jetstream. Ha mostrato come in prossimità del nucleo (zona di massima velocità)

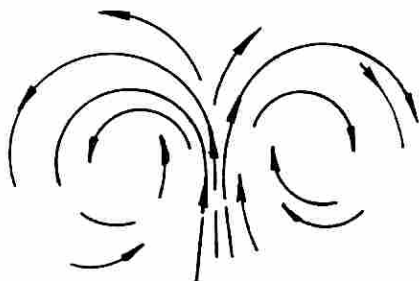


Fig. 2

esistano correnti di convezione aventi però intensità molto ridotta (circa 1 m/s). Non c'è dubbio che la possibilità di volare in un getto avente 300 km/h di velocità rispetto al

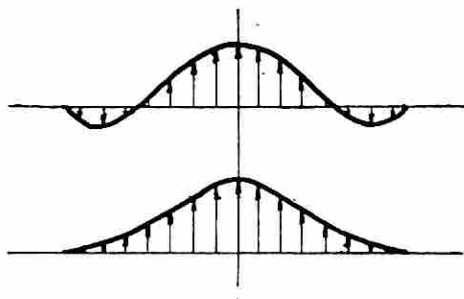


Fig. 3

suolo e che porta seco delle ascendenze per comodità dei volovelisti, è attraente; però gravi problemi si pongono per la realizzazione di un alante adatto a volare in tali condizioni:

Vendesi alante tipo **Cat - 20** – nominativo **I - CATT**
in ordine di volo e strumentato
L. 250.000

Rivolgersi presso la sede dell'AEROCLUB VOLOVELISTICO MILANESE
Via U. Foscolo 3 - MILANO - Telef. 872.477

- 1) un aliante che scenda meno di 1 m/s a 9000 metri deve scendere, a quota 0, meno di 0,6 m/s; perciò l'aliante deve necessariamente essere leggero;
- 2) per raggiungere tali quote occorre l'appoggio iniziale di un'onda con relativa zona di rotore a bassa quota, quindi l'aliante deve essere robusto (a Bishop sono state registrate accelerazioni di + 7 g e - 3,7 g);
- 3) in onda, ad alte quote, la velocità del vento può essere molto elevata, in prossimità del getto 300 km/h. L'aliante deve poter volare a queste velocità, per restare in onda, e non scendere troppo per poter salire, rispetto al suolo, ed entrare quindi nel getto;
- 4) l'equipaggiamento, fra ossigeno e strumentazione speciale, è pesante. Per scopi scientifici sarebbe poi desiderabile un biposto (220/230 kg di carico utile).

In una conferenza tenutasi al castello di Osieczna, cui hanno partecipato in gran numero piloti, meteorologi, costruttori e progettisti, questi ultimi, dopo aver ascoltato tutte queste condizioni, si sono espressi quasi unanimemente nel senso della impossibilità di costruire oggi un simile aliante.

Betsy Woodward (Gran Bretagna), ha presentato i lavori eseguiti presso l'Imperial College di Londra per determinare la forma delle ascendenze termiche. Il metodo usato è quello di versare in un liquido un altro liquido di densità poco diversa e reso ben visibile mediante colorazione. I films mostrano chiaramente che l'ascendenza ha una specie di velocità critica al disopra della quale resta stretta e di sezione circa costante con l'altezza, e al disotto invece si allarga, interessando anche l'aria circostante, secondo un cono di semiapertura circa 15°. In questo secondo regime inoltre, il movimento dell'aria è circolatorio, come è indicato in fig. 2 che mostra una sezione della termica fatta secondo un piano passante per l'asse. L'ascendenza si presenta perciò con le stesse caratteristiche del ben noto fungo delle esplosioni atomiche: forte velocità ascensionale nel centro e leggera discendenza ai margini. L'andamento della velocità ascensionale in funzione del raggio della termica avrebbe quindi un andamento del tipo di fig. 3 che viene messo a confronto con quello finora ritenuto il più attendibile.

ALBERTO MORELLI

MOKA MATHARI.... caffè senza pari !!



*Torrefazione
e Direzione:*

**Via Firenze, 44
SESTO S. GIOVANNI
Telefono 248.776**



*Succursale
con degustazione:*

**Via Dante, 163
SESTO S. GIOVANNI
Telefono 247 6520**

telaio e pianta rettangolare in tubi di acciaio di $\varnothing 48 \times 43$ saldati elettricamente. Una controventatura in tubi di acciaio di $\varnothing 30 \times 27$ costituisce un sufficiente irrigidimento in senso longitudinale. Anteriormente i due tubi esterni convergono a sostenere il gancio di traino, saldato alla loro estremità.

Detto gancio è del tipo «FULTON 0-7» costruito dalla FULTON Company (1912 S. 82nd Street Milwaukee 14, WIS U.S.A.) ed è facilmente reperibile in commercio presso i rivenditori di materiale auto. E' infatti molto usato per il rimorchio delle «roulottes» oggi tanto in voga per il turismo.

La sospensione è costituita da due molle a balestra alle quali è fissato mediante staffe ad U l'assale (tubo $\varnothing 48 \times 43$) che porta direttamente saldate alle estremità le flangie di fissaggio dei mozzi delle ruote. Le balestre provengono da un autotelaio tipo Fiat 500B e sono fissate attraverso il loro occhio anteriore ad una squadretta in lamiera saldata al telaio, posteriormente a biscottini oscillanti che si collegano a loro volta al telaio tramite una squadretta ad esso saldata. Possono sopportare ciascuna un carico dinamico di 350 kg.

Le ruote sono del tipo per moto-furgoncino Lambretta a bassa pressione con pneumatico di dimensioni $4.00 \times 8''$ e cerchio di $3''$ (\varnothing esterno 416 mm, larghezza 103 mm).

Poichè il carrello deve essere munito di un freno alle ruote che consenta lo stazionamento su strade in pendenza del rimorchio isolato dall'auto, l'utilizzazione dei freni completi di una vettura tipo Fiat 500B con il tamburo fissato al cerchio della ruota e relativo disco porta ganasce fissato ad una flangia saldata alle estremità dell'assale, costituisce una notevole semplificazione costruttiva.

Il comando sarà costituito da un eccentrico agente sulle ganasce (in sostituzione del cilindretto ad azione idraulica) collegato mediante una levetta ad un cavo metallico che fa capo ad una leva di comando posta sulla parte anteriore del carrello in prossimità del gancio. Anche per la leva di comando sarà vantaggioso utilizzare quella di un'auto Fiat 500B con relativo settore dentato di arresto.

Il gruppo dell'assale e freni costituisce la parte meno facile da realizzare con i mezzi tecnici di cui dispone la maggior parte dei Gruppi Volovelistici. A tale riguardo possiamo indicare l'indirizzo della «Autorimessa Tori-

no», Via Massena 40. Torino, disposta a fornire ad un prezzo ragionevole l'assale completo di ruote e freni.

I semplici parafranghi in lamiera sono fissati al telaio mediante staffette imbullonate ai tubi longitudinali.

Ai tubi trasversali sono saldate le staffe ad U che reggono le selle in legno sulle quali appoggia l'aliante. Le selle sono naturalmente previste per un determinato tipo di aliante, quindi andranno sostituite a seconda del tipo di aliante trasportato. Recano appositi alloggiamenti (rivestiti in gomma piuma o in materia plastica spugnosa dello spessore di almeno 10 mm) nei quali si incastrano le parti dell'aliante smontato.

Nel caso più comune di un aliante con ala divisa al centro si monterà, come illustrato nel disegno, la fusoliera in centro, ai lati di essa le semiali ed esternamente il piano orizzontale. Le parti dell'aliante sono tenute in sede da funi elastiche che le abbracciano, tirandole verso il basso.

Completano il carrello, la targa posteriore munita di illuminazione e di luce di frenata («stop»), due luci rosse posteriori di ingombro contenenti anche i lampeggiatori indicatori di direzione e due catarinfrangenti triangolari di colore rosso fissati posteriormente ai parafranghi. La protezione dagli agenti atmosferici e dalla polvere per l'aliante è assicurata da una fodera in tela impermeabile che riveste le singole parti dell'aereo; ovvero ciascuna semiala, il piano orizzontale e la fusoliera sono calzati in una singola guaina.

Un raccordo a 4 contatti del tipo indicato a disegno, costituisce la connessione dei cavi elettrici tra l'auto ed il carrello. La sfera costituente l'attacco del gancio di rimorchio dovrà essere fissata al telaio dell'auto, sotto il paraurti posteriore in mezzzeria della vettura ad una altezza da terra di circa 48 cm e la disposizione del carico sul carrello sarà effettuata in modo da gravare con l'estremità del carrello su detto attacco con un peso compreso tra i 5 e 10 kg. Il peso totale del carrello a pieno carico non dovrà superare i 350 kg, essendo tale limite imposto dalla legge che regola la circolazione dei carrelli-rimorchio senza impianto idraulico di frenatura.

GIANNI RUFFINENGO
*del Centro di Volo a Vela
del Politecnico di Torino*

NOTIZIARIO

IL RECORD DI DISTANZA CON META PREFISSATA SUPERATO DA VITELLI

Il giorno 5 luglio 1958 il pilota Renato Vitelli, del Centro Nazionale di Volo a Vela, ha stabilito il nuovo primato nazionale di distanza con meta prefissa, volando da Rieti a Benevento — Km 200 — con un aliante « Passero » del Centro stesso.

Il record precedente era detenuto da Mario Cattaneo dell'AVM che lo aveva stabilito durante la prima edizione del Trofeo Bonomi col volo Rieti-Fano di 157 km.

Ecco la situazione meteo che ha reso possibile l'effettuazione della bella impresa volovelistica:

Su tutta la penisola regnavano pressioni medie livellate.

Sull'Italia Centro - Meridionale circolazione di aria umida leggermente instabile.

Venti in superficie: dal quarto quadrante, con tendenza a ruotare gradatamente verso il terzo quadrante nelle ore pomeridiane.

In quota:

a 1500 m venti da W forza 20 nodi
a 3000 m venti da W forza 30 nodi
a 6000 m venti da WNW forza 50 nodi.

Formazioni cumuliformi con base di condensazione variabile da 1000 a 1500 metri.

Com'è facile capire, tali condizioni erano favorevoli a tentativi di voli di distanza verso SE (verso Nord erano previste formazioni temporalesche; inoltre, sino alle 14 circa, il vento dal suolo a 1500 metri, sarebbe stato sfavorevole).

Il Centro Nazionale dispose pertanto l'effettuazione di un tentativo di volo con meta prefissa Benevento, con partenza entro le ore 11,30 dall'Aeroporto di Rieti.

Il pilota Renato Vitelli, detentore dei record nazionali di andata e ritorno monoposti e biposti fu designato a tentare la prova.

Ecco la sua descrizione del volo:

Decollo ore 11,24.

Scancio ore 11,29 a quota 600 metri.

Partenza da Rieti ore 11,45, quota 1000 metri, rotta SE verso una serie di cumuli con base più alta sovrastanti l'altipiano tra i bacini del Salto e del Turano.

Ovunque termiche molto strette e turbolente anche a quota tra i 1000 e i 1500 metri.

Da ciò ho dedotto che la labilizzazione degli strati d'aria non era ancora ovunque raggiunta e, poiché il vento non era normale ai costoni, ho continuato fino alla Piana di Avezzano impiegando criteri di ricerca ispirati al sistema delle brezze mattutine di montagna.

Alle ore 12,45 il cielo sovrastante la valle del Fucino era ancora terso e dominato da una leggera discendenza generale; ho quindi mantenuto lo stesso criterio di ricerca rimanendo in rotta sulle linee di cresta e sugli altopiani evitando le zone sovrastanti il fondo valle ed ho così proseguito in termica secca, ma sempre tra i 1200 e i 1500 metri affrettandomi verso il gruppo del monte Cornacchia, ove già da tempo avevo avvistato dei cumuli attivi e molti sviluppati che minacciavano una copertura locale.

Alle ore 13,10 volavo in rotta già da una dozzina di chilometri « attaccato » alla base della massa di nubi sopradescritta, senza incontrare il minimo accenno di salita relativa. Ho quindi modificato la direzione di 90° circa verso la parte più nera e a base più netta della cappa di nube e lì ho trovato una forte aspirazione. Due minuti dopo salivo a 5 metri al secondo costanti in volo strumentale da metri

2100 a metri 2850: giunto di nuovo nel sereno mi sono diretto con bussola a 150° ed ho portato la velocità a 120 chilometri per giungere in tempo alla base di altre nubi in formazione sul monte La Meta.

Quivi giunto ho notato che il vento aveva ruotato e proveniva da Ovest netto e quindi cercando la parte più insolata ed esposta al vento ho « agganciato » in termica dinamica fino a raggiungere di nuovo la base delle nubi a quota 1800. Nel letto del vento ho attraversato la valle di Isernia riportandomi in rotta fino a Monteroduni. Qui la base delle nubi era diminuita fino a ricoprire le cime costringendomi a quota 1200 lungo tutto il gruppo del matese.

Per non passare in ombra di vento di una larga piega del sistema montuoso mi sono spostato dal costone perdendo quota fino ai 500 metri: ho intanto notato che il vento proveniva da SW e mi sono decisamente accostato ai monti con precauzione trovando una zona favorevole che mi ha riportato a quota 1000 metri alla base della nube. Continuando in rotta ho raggiunto Cerreto Sannita ed ho fatto il punto collimando con Guardia San Framondi. Prendendo un forte angolo di deriva ho puntato Benevento. Alle ore 15,20 sul cielo della città regnava un regime di termica secca disturbato da forte vento (30 km circa da SW). Ho quindi cercato un campo di atterraggio che fosse situato entro un cerchio di un chilometro di raggio dal centro della città e, dopo aver localizzato il più adatto in un campo di stoppie leggermente in salita e controvento, vi ho posato l'aliante alle ore 15,30.

VITELLI RENATO

N.B. - Le quote sono riferite alle indicazioni dell'altimetro azzerato sul campo di Rieti.

DAL CENTRO NAZIONALE DI VOLO A VELA

Un bel volo di distanza è stato realizzato presso il Centro dal pilota Norberto Holzner di Bolzano, che sta compiendo un periodo di allenamento a Rieti, nel corso del quale ha totalizzato molte ore di volo.

Partito il 28 giugno da Rieti con un « Passero », Holzner, che è titolare dal 1956 dell'insegna d'argento, è atterrato nei pressi di Benevento coprendo la distanza di 190 km.

Il pilota bolzanese è famoso al Centro per i suoi voli di lunga durata: in uno di questi ha stabilito il record del campo con 9h 50'.

Prove d'insegna compiute al Centro.

- C d'oro: quota: Fongoli Giuseppe, 18/5 - Ae. C. Rieti
Piludu Ferruccio, 19/5 - Ae. C. Roma
- C d'argento: quote: Zamboni Livio - 17/6 - Ae. C. Rieti
Pace Francesco - 19/6 - Ae. C. Roma
durata: Scano Quirino - 19/5 - C.N.V.V.
Meda Michele - 7/6 - A.V.M.
Paglia Michele - 15/6
Benzoni Marcello - 19/6 - AVM
distanza: Bolognesi Silvio - 6/6 - Ae. C. Como
Broggini Ferdinando - 7/6 - AVM
Marchetti Willy - 15/6 - Ae. C. Roma
Meda Michele - 17/6 - AVM.

I piloti Paglia, Bolognesi, Brogini, Marchetti e Meda hanno per-

tanto completato l'insegna d'argento.

L'attività di volo presso il Centro viene svolta con una flotta di 3 « Canguro » (più un quarto che, assegnato all'Ae. C. Roma, può essere utilizzato saltuariamente) e 3 « Passero ».

Quattro Stinson provvedono ai traini, pilotati da Zasa e Giorgini, che vengono coadiuvati dai volontari « domenicali » Marchetti, Onofri, Piludu, Direttore del Centro è Plinio Rovesti, affiancato dal Rag. Ernesto Vitale che ne cura la parte amministrativa. Il tutto sotto la supervisione del Gen. Nannini.

Il Centro Nazionale di Volo a Vela, aperto ora ininterrottamente da gennaio a dicembre a tutti i soci di Aero Clubs, si occupa come di consueto, della formazione di nuovi piloti, dell'attività d'allenamento, conseguimento delle insegne FAI e sportiva. Turni di quindici giorni sono stabiliti dal 1° giugno al 30 settembre, con esclusione dal 1° al 15° agosto, in cui avrà svolgimento la Gara Nazionale di volo a vela. In via sperimentale verranno quest'anno ammessi ai corsi per il conseguimento del brevetto « C » anche allievi che sprovvisori di qualsiasi brevetto aeronautico, non abbiano effettuato le prime 4 ore di volo a doppio comando su velivolo a motore.

La tariffe del Centro Naz. di V.V. sono:

- Brevetto C: L. 10.000 d'iscrizione, comprensive del premio di assicurazione; attività di volo gratuita fino al limite di 12 ore su aliante, tariffe previste per gli allenamenti applicabili oltre tale limite.

- Allenamenti, reintegri, consegne insegne ed attività sportiva:
- Traini aerei L. 100/min (dal decollo allo sgancio).

- Alianti: « Canguro » L. 10/min (dallo sgancio all'atterraggio).
« Passero »: L. 5/min (dallo sgancio all'atterraggio).

più L. 5000 di quota fissa assicurativa.

Per i voli di distanza superiori ai 50 km viene bonificato l'importo del volo, mentre il recupero è gratuito: per atterraggi fuori campo nel raggio di 50 km la spesa del recupero viene addebitata in ragione di L. 25/km.

— I PREMI. Mentre per i voli di distanza effettuati presso il Centro non si fruiva dei premi previsti dall'Ae. C. I, per l'attività sportiva dei Clubs periferici, per i voli di quota vale quanto esposto nel notiziario N. 5 del 16-2-1957, comunicato n. 24.

Per il superamento di prove d'insegna FAI, i premi di cui a Notiziario n. 12 del 9-5-1958 - Com. n. 96 vengono così modificati:

- Insegna d'argento: tot. Lire 40.000 (5000 quota + 15000 durata + 20000 distanza).
- Insegna d'oro: tot. L. 70.000 (20000 quota + 50000 distanza).
- Insegna di diamante: tot. Lire 140000 (60000 distanza + 50000 dist. + 30000 quota).

Tali premi verranno totalmente o parzialmente, per la prova cui competono, accreditati sul conto del pilota presso il Centro stesso.

Per le prove parziali effettuate dal pilota al proprio Club periferico valgono le provvidenze stabilite per esse stesse dal Notiziario n. 12 del 9-5-58 citato.

Un ultimo e non ben chiaro premio di « attitudine » e di « disciplina » viene infine corrisposto ai

BURRIFICIO



M I L A N O
VIA TIBALDI, 32 - TELEF. 8480703

FRATELLI LOCATELLI

piloti allenandi che «non abbiano comunque causato danni al materiale di volo (salvi i casi di forza maggiore regolarmente riconosciuti) e che abbiano mantenuto la necessaria disciplina sportiva di volo e di linea» (sic!). Tale premio consiste nel bonifico di tutti gli addebiti per noleggio alianti.

— SERVIZIO MENSA ED ALLOGGI. La palazzina della mensa è stata ulte-

riormente ingrandita. La quota giornaliera per i tre pasti è di L. 850: il pernottamento è possibile dietro rimborso spese nella misura forfettaria di L. 1000 per tutto il periodo di soggiorno. Gli ospiti occasionali sono soggetti alla tariffa di L. 200 per notte e per persona, per i primi due pernottamenti: di L. 50 per i pernottamenti successivi.

ascendenze che cambiavano continuamente e che avevano una velocità massima 16 m/sec. «In certi punti ebbi l'impressione che la Jaskolka si stesse disintegrando» — raccontò il pilota dopo l'atterraggio. La cartina barografica del volo durato più ore era segnata con infiniti zig-zag, ed anche ad una altezza di oltre 5000 m la turbolenza non era diminuita.

La distribuzione dei Canguro

Dal disciolto Centro Militare di Volo a Vela l'Ae.C.I. ha ereditato 8 dei 10 «Canguro» che ne componevano la flotta, di cui 7 efficienti ed uno avariato. Gli altri due rimarranno all'Aeronautica Militare.

Tali «Canguro» vengono dall'Aero Club d'Italia distribuiti in misura di un aliante per ciascuno dei seguenti Aero Clubs:

Varese, Trieste/Gorizia, Bologna,

Siena, Biella, Modena e Roma.

Quello di Biella è al momento ed in via provvisoria assegnato a Parma in sostituzione del Canguro avariatosi ultimamente.

Il relitto dell'ottavo Canguro è stato venduto all'Aero Club Volovelistico Milanese.

L'Aero Club Bolzano avrà in assegnazione uno dei 3 Passero del CNVV che attualmente sono in riparazione.

Era strano che, nonostante una gigantesca lenticolare a quota 7000 metri, non si riuscì ad agganciare perfettamente l'onda. Quando questo riuscì finalmente all'altezza di 6000 m l'ossigeno era esaurito e il promettente volo dovette essere interrotto.

Si ritiene che il volo d'onda sul Tatra non sia tanto facile, ma che possano essere raggiunte quote più alte che a Jelenia Góra, dove il plafond massimo è di 10.000 m.

I tentativi a Nowy Targ verranno continuati sino all'inizio dell'estate. In ogni caso si è provveduto a «ski» per i trainatori e per gli alianti per eventuali decolli dalla neve.

NOTIZIARIO ESTERO

In Polonia l'onda del Tatra si fa sentire

Nonostante la maggior parte dei diamanti polacchi abbia fatto la quota in onda, la regione del Tatra, la zona montuosa più alta del paese, non era stata ancora resa volovelisticamente accessibile. Alcuni tentativi negli anni passati erano falliti perchè l'onda non si formò per settimane e mesi.

Alla fine del 1957 vennero fatti nuovi tentativi dall'aeroporto di Nowy Targ situato a circa 25 km a nord del Tatra, e già nei primi giorni si ebbe un successo con la quota raggiunta di 5200 metri.

All'11 gennaio la situazione d'onda si rinnovò, legata però a una turbolenza fortissima. Josef Dankowski, il quale decollò 3 volte durante la giornata, comunica che, nella zona dei rotori, si trovò in

Razzi meteorologici fotografici

Due razzi meteorologici americani Nike-Cajun sono stati recentemente sparati a Manitoba. Dalle macchine da presa installate nel muso dei veicoli sono state scattate due fotografie ogni secondo, durante la discesa con il paracadute da oltre 120 km di quota.

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.

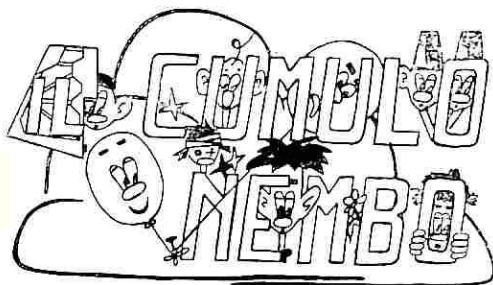
CHIEDETECI PREVENTIVI

Facilitazioni ai volovelisti da un volovelista.

PASTORELLI

CINE FOTO OTTICA - CODOGNO (Milano)

VITA DEI GRUPPI



N° 4 - Anno 12° - Agosto 1958

LO ZAMPINO DELLA MALASORTE

Giugno e luglio, i due mesi durante i quali si raggiunge il massimo rendimento, sia in attività, che in risultati sportivi, sono stati quest'anno piuttosto magri per l'A.V.M. a causa di un complesso di circostanze sfavorevoli che hanno messo a terra diverse macchine per qualche tempo ed in alcuni casi definitivamente.

Nonostante questo e la conseguente forzata inerzia di molti piloti, impossibilitati a mantenere costante il ritmo di allenamento, si sono potuti registrare diversi decolli e brevetti di nuovi allievi, nonché prove parziali di insegna ed alcuni voli di distanza, tutti effettuati in circuito chiuso al fine di eliminare i tempi morti.

Purtroppo le batoste finanziarie hanno distrutto ogni speranza di inviare una rappresentanza ai campionati mondiali, non solo, ma anche di far partecipare le macchine dell'A.V.M. alla gara di Rieti, con quale disappunto, è facile immaginare.

Decolli di allievi

Complessivamente 7 allievi hanno effettuato il loro primo decollo da solisti in questo bimestre, tre dei quali portati al gran volo dall'istruttore Frailich, due da Longaretti ed uno per ciascuno da Del Pio e Briagliadori. Ecco per la cronaca i loro nomi: Berti Gianfranco; Restano Cassolini Mario; Venturi Enrico; Calzecchi Onesti Temistocle; Orlando Gimmy; Gurrieri Saul; Dainelli Rino.

Prove Barografiche di Brevetto

Hanno compiuto la prova barografica di brevetto i seguenti allievi: Berti Gianfranco (istr. Del Pio); Restano Cassolini Mario (istr. Frailich); Venturi Enrico (istr. Frailich); Orlando Gimmy (istr. Frailich); Rossi Francesco (istr. Longaretti); Dainelli Rino (istr. Longaretti); Calzecchi Onesti Temistocle (istr. Briagliadori).

Passaggi di apparecchio

5 giugno: Ramaccioni Astorre su Urendo I-AVMH.

6 giugno Vago Giorgio su Urendo I-AVMH.

7 giugno: Hügel Hans su Gheppio I-AVMG.

8 giugno: Caperdoni Adriano su Gheppio I-AVMG.

6 luglio: Rivolta Ezio su Urendo I-AVMH.

20 luglio: Lachelli Renato su Pinocchio I-FIFA.

27 luglio: Lachelli Renato su Asiago I-AVMA.

27 luglio: Orlando Gimmy su Asiago I-AVMA.

Prove sportive

Oltre alle numerose prove parziali di insegna effettuate nei primi due giorni di giugno, già riportate nel numero precedente, se ne sono registrate altre 2 il 19 giugno ed il 19 luglio, compiute dallo stesso pilota sul medesimo alianti. Infatti Gian Maria Rimoldi sempre su Canguro I-AVMD dopo il guadagno dei 1000 metri di quota sopra lo sgancio, ad un mese esatto di distanza ha veleggiato per oltre 5 ore.

A.V.M.

AEROCUB
VOLOVELISTICO
MILANESE

Gli auguriamo che la serie continui quindi con lo stesso ritmo.

Tra i voli di distanza, dopo il circuito dei 50 km compiuto da Sabaini Gian Carlo per il completamento del «C» d'argento, è seguito il circuito di 100 km di Walter Vergani su Urendo I-AVMH, il 5 giugno.

L'8 giugno è decollato Riccardo Briagliadori sul Pinocchio I-FIFA per compiere un tentativo di andata-ritorno Brescia-Vergiate con decollo ed atterraggio da Bresso (ripiogo ammesso dal codice sportivo F.A.I.). Ma la macchina, troppo lenta per le condizioni meteo esistenti, non gli ha permesso di chiudere il circuito, quando ormai la metà era vicinissima ed egli ha dovuto atterrare a Vergiate dopo quasi 7 ore di veleggiamento in continua altalena fra i 300 ed i 1200 metri ed aver coperto una distanza di quasi 180 km.

Il 22 giugno partiva Longaretti su Urendo I-AVMH per un triangolo di 100 km ma la degenerazione della situazione meteo lo costringeva ad atterrare sull'aeroporto di Orio al Serio per non rischiare danni alla macchina in qualche fuori campo più avventuroso.

Vergani Walter in coppia con Longaretti ancora sull'Urendo I-AVMH, ripartiva il 6 luglio per battere il primato di velocità dei biposti sui 100 km, ma ritornava alla base senza aver potuto completare la prova.

Infine Giusto Vergani il 18 luglio, su Urendo, copriva la distanza di 44 chilometri da Bresso ai dintorni di Vergiate.

Nuove macchine

Accolto col reverenziale rispetto dovuto a tutte le macchine nuove, ha iniziato i voli S. E. Urendo B, scintillante nella sua cappa di vernice nuova, strabiliando anche i più increduli con le sue eleganti evoluzioni e soprattutto con gli atterraggi «su un francobollo». Purtroppo un banalissimo incidente l'ha messo fuori uso e soltanto grazie alla sua robusta fusoliera potrà riprendere i voli tra pochi giorni.

UN VOLO CON MORFEO

di ADAM ZIENTEK

Dietro suggerimento di una casa editrice una volta mi impegnai di mettere sulla carta le mie avventure volovelistiche, dalle quali avrebbe dovuto nascere un libro. Dovetti accorgermi molto presto, che questi impegni sono molto più facili da accettare che mantenere, quando il termine era ormai scaduto senza aver finito il manoscritto, e mi arrivò per posta una sollecitazione laconica.

La circostanza che dell'anticipo da me ricevuto non rimaneva che un lieto ricordo, semplificò molto la faccenda — il termine prolungato non poteva assolutamente essere superato. Non c'era da meravigliarsi se per mancanza di tempo libero le mie notti si accorciavano sensibilmente, senza contare le infinite tazze di caffè nero. Questo sistema si mostrò utile per il libro, ma non per me. Dopo alcune settimane ero talmente sfinito, che perfino il « Moka » perse la sua efficacia. Una situazione poco invidiabile, specialmente per un pilota collaudatore... Proprio in quel tempo mi occupavo del nuovo biposto-scuola « Czapl ». Dopo che tutte le prove di volo erano state fatte, dovevo portare il prototipo a Varsavia per la consegna ufficiale.

Tre ore di dondolante traino mi aspettavano: il prezzo per la normalmente tanto desiderata visita alla capitale. Nel mio libretto di volo sono segnate alcune dozzine di questi voli di servizio, ma questo era il primo che non mi entusiasmasse molto. Al contrario, pensando ai miei impegni di scrittore, deploravo i due giorni che avrei dovuto perdere. Ma in fin dei conti il libro era una faccenda privata, che non poteva avere la precedenza su incarichi di lavoro e quando non trovai nessuno che avrebbe potuto sostituirmi, non mi rimase altro che prepararmi per il volo.

Inoltre si era nel mese di giugno, il tempo del peggior calore. Non c'era traccia di nubi, che avrebbero potuto offrire un po' di ombra, non c'era una bava di vento. La carlinga con la capottina di plexiglas sembrava una padella. Per questo rinunciai all'eleganza e indossai vestiti leggeri. Disgraziatamente tutti i copri-

capo normali non erano usabili, in queste condizioni solo un casco tropicale avrebbe potuto servire a qualche cosa, ma questo era introvabile. Allora piegaì un gran foglio di carta a forma di cappello triangolare, come lo usano i bambini per giocare alla guerra. Questo copricapo primitivo si dimostrò utile, era leggero, non si appiccicava alla pelle e riparava meglio dal sole che qualsiasi caschetto da pilota. Unico svantaggio: non aderiva bene al cranio. Lo riconobbi quando, per le scosse del decollo, mi scivolò dalla testa finendo nella parte posteriore della cabina da dove non riuscii assolutamente a recuperarlo nonostante tutti i miei sforzi. Così rimasi senza copricapo, e neanche le imprecazioni più forti cambiarono nulla, così che la mia testa rimase esposta ai raggi del sole senza pietà. Avrei potuto interrompere il volo durante il normale giro-campo, ma ciò avrebbe significato un ulteriore ritardo. Infine, pensai, non bisogna esagerare le cose per un pezzo di carta.

Dopo l'ultima curva l'aeroporto rimase alle nostre spalle e il traino andò in rotta. A causa di una forte inversione l'aria era molto stabile, nonostante il caldo, e il volo con la macchina ben centrata richiedeva un minimo lavoro di comandi. La monotonia del traino rese completa libertà ai miei pensieri. Senza accorgermene la mia attenzione di pilota si tramutò in un piacevole sognare ad occhi aperti, come se fossi stato trasportato improvvisamente su una spiaggia qualsiasi, dove ci si sdraia così volentieri per gustare i piaceri dell'ozio. Perfino i monotoni rumori del volo sembravano il giuoco delle onde. Il mio sguardo, fisso nella lontananza, perse lentamente la sua sensibilità e smise di controllare il trainatore. Poi si chiusero le palpebre per portare riposo agli occhi stanchi...

Un colpo secco mi riportò alla realtà. La macchina pericolosamente alta sul trainatore, inclinata fortemente sull'ala sinistra, stava scivolando velocemente. La vicinanza dell'aereo trainatore mi fece supporre che il cavo fosse molto allentato, in un istante si sarebbe potuta

verificare una brusca tensione del cavo e la sua rottura. Naturalmente presi subito gli opportuni provvedimenti e riportai la macchina in assetto normale. Passato il pericolo, volevo sapere come mai m'ero venuto a trovare in un assetto così balordo, ma con mia gran sorpresa non riuscii a rammentare l'andamento delle cose. Allora dormivo nel momento critico! In verità questa non era una novità per me, già alcuni anni prima, subito dopo alcuni difficili esami scolastici, volai i miei primi 300 km, durante i quali mi successe qualcosa di molto simile dopo alcune ore di volo. Non era un vero sonno ma per lo più uno stadio di semi-presenza, nel quale non solamente pilotai il « Weihe » senza errore, ma riuscii anche a seguire la tattica del volo. Ritornando alla normalità, m'accorsi sulla carta geografica di aver sorvolato una zona senza vederla. Registrai avventure simili durante voli di durata, specialmente durante la notte, ed anche durante un volo d'onda a quota 6000 m (causa però la mancanza d'ossigeno). Queste esperienze le feci in volo libero, dove anche per un grave errore raramente si presenta un pericolo imprevisto, al contrario, involontarie figure acrobatiche mi avrebbero svegliato con i rumori e le accelerazioni.

Qui le cose stavano diversamente. Già pochi secondi di disattenzione bastavano per rompere il cavo, il che avrebbe significato un atterraggio fuori campo, così poco gradito giacché in questi casi bisogna pensare all'eventuale scassatura. In più, l'arrivo della macchina a Varsavia era atteso con ansia, in buone condizioni per la consegna.

Ho mobilitato tutta la mia volontà per controllare le mie palpebre pesanti. Ci riuscii, ma non per molto. Poco dopo un nuovo strappo dimostrò che nonostante tutti gli sforzi non ero io il padrone della situazione. Il resto del volo non fu altro che un'estenuante lotta con

il peso del sonno. Per tenermi sveglio, cercai di pensare a cose allegre e interessanti, ma invano, poco dopo tutto mi diventò indifferente e l'altalena fra il sonno e lo star sveglio cominciò daccapo. Lo stesso valse per il tentativo di pilotare la macchina solamente con la cloche. Perfino il dare pizzicotti nelle guance e l'aerazione della cabina attraverso i finestrini si dimostravano insufficienti per combattere la stanchezza.

Rappresentando graficamente questa lotta si avrebbe avuto un diagramma a forma di sega. Quante volte mi capitò d'addormentarmi? Forse venti, cinquanta volte? Meglio l'avrebbe potuto dire il pilota trainatore, il quale, dopo ogni strappo, mi comunicava la sua indignazione attraverso gesti energici. La domanda principale era: fin quando resisterà il cavo? Intanto avevo perduto ogni cognizione del tempo e del luogo — una condizione nella quale cadono i soldati sfiniti, dei quali si dice che possano addormentarsi durante la marcia.

Dopo un altro strappo al cavo guardai l'orizzonte, e subito divenni sveglio. Proprio davanti a me si stendeva la metropoli divisa da un fiume azzurro. Un unico, gigantesco grattacielo si elevò dal mare dei tetti rossi, il palazzo della cultura e delle scienze. Varsavia! Due ore dopo ero in possesso della tanto desiderata camera d'albergo. Il primo pensiero fu un bagno per rinfrescarmi. Mentre l'acqua riempiva lentamente la vasca decisi di riposarmi un momento sul sofà. Subito m'addormentai. La prima cosa che afferrai furono i rumori di una città che si sveglia. Ero vestito, solamente i sandali erano per terra. Attraverso la porta semichiusa dello stanzino da bagno sentii il rumore monotono d'un getto d'acqua. Per fortuna lo scarico di sicurezza funzionò bene per quattordici ore...

ADAM ZIENTEK

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.

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



D O S I: 3 - 4 compresse ogni ora



Preparazione e Vendita per l'Italia:

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



“SANCAR,,

la nuova
classificazione
adatta per
ogni ufficio

S. p. A. *C. Valantè*

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

ROMA - Largo Spinelli, 5
Telefono 865.629

METEOR s.p.a.

COSTRUZIONI AERONAUTICHE

TRIESTE - VIA MILANO 2 - TEL. 23829

MONFALCONE - AEROPORTO - TEL. 2596

ROMA - VIA DALMAZIA 29 - TEL. 850301



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 ricupero cavi
- strumenti per alianti