

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

Publicazione bimestrale

Anno I° Numero 4

Settembre 1957

COMITATO REDAZIONALE

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



Sede ed Amministrazione

Milano, Via Ugo Foscolo 3 - Tel. 872.477



Un numero L. 200 — Abbonamento annuo L. 800

Estero il doppio

Abbonamento sostenitore L. 2000

SOMMARIO

E. GALLI - Nazionali	pag. 3
W. VERGANI - Successo tecnico e sportivo del «Trofeo Bonomi» prima gara Nazionale di volo a vela	» 2
** Parlano del «Trofeo Bonomi»	» 18
METEOROLOGIA	
P. ROVESTI - L'assistenza meteorologica alla prima gara nazionale di volo a vela	» 24
W. V. - Giancarlo Silva e la scuola francese	» 31
GIANCARLO SILVA - La scuola francese	» 32
RECENSIONI LIBRARIE	
G. S. - Un testo di Meteorologia: Meteorologia per i piloti di volo a vela	» 38
NOTIZIARIO	» 39
W. VERGANI - Discorsi volovelistici	» 43
VITA DEI GRUPPI	» 46

In copertina: L'aeroporto di Rieti il primo giorno di gara. (foto Pistilli).

NAZIONALI

Si è chiuso definitivamente il periodo delle piccole gare volovelistiche che, da Bolzano a Bresso, da Vergiate a Torino, sotto forma di raduno o di settimana aviovelica, hanno impegnato la modesta flotta italiana dal 1950 al 1955.

L'anno corrente ha segnato l'inizio della «nazionale» a cadenza regolare.

Circa il varo della prima edizione, già i volovelisti se ne sono esplicitamente compiaciuti.

Quanto all'esito non si può che definirlo sorprendente giacché la maggior parte dei concorrenti ha compiuto — in gara — il miglior volo della propria carriera, soprattutto quale massima distanza percorsa (e ciò lascia chiaramente intendere che i nostri piloti non difettano tanto di capacità/allenamento quanto di mezzi tecnico/finanziari) e secondariamente perché le «misure» raggiunte collettivamente, seppur ancora lontane dai valori delle tabelle F.A.I. per i primati, sono però già a livello di quelle degli ultimi tre campionati mondiali, in particolare per le velocità di circuito e di percorso obbligato.

La qual doppia constatazione deve far meditare, per il futuro e partitamente per l'anno prossimo («mondiali» permettendo), su tre punti di fondamentale importanza.

Ammissione piloti. - Il criterio selettivo adottato nella prima edizione ha portato in gara «piloti da gara»; è invece indispensabile passare dai tredici piloti 1957 ai venti 1958 ritenuti il valore medio (sopportabile economicamente) per favorire la preparazione dei rincalzi nella insostituibile atmosfera della competizione.

Assegnazione alianti. - L'assegnazione fatta dall'organizzazione (soluzione d'emergenza che del resto ha permesso l'effettuazione della gara) è quanto di più nocivo possa aversi in ordine alla preparazione amalgamata delle squadre partecipanti e, soprattutto, al miglioramento qualitativo della flotta nazionale (prototipi).

Recuperi. - L'aver trascurato le squadre recupero (mezzi e uomini) puntando sui recuperi via aerea ha portato a fortissime erogazioni di energie in alcuni equipaggi e ad una vita assolutamente quieta per altri, il quale inconveniente, se proprio non pregiudica l'andamento di una gara, impedisce però in modo certo quella coesione di spiriti negli equipaggi e quell'approfondimento di competenze e conoscenze tecniche che in gare internazionali e d'ampio respiro portano ad attribuire all'autista o al montatore o al «radiologo» la stessa identica importanza che la nostra ancor fresca esperienza in tema di campionati attribuisce, per ora, solo al pilota.

Egidio Galli

SUCCESSO TECNICO E SPORTIVO DEL "TROFEO BONOMI" PRIMA VERA GARA NAZIONALE DI VOLO A VELA

di WALTER VERGANI

Tredici partecipanti e solo quattro prove hanno costituito la prima vera gara nazionale di volo a vela che si sia svolta in Italia, con formula moderna, e che è stata intitolata al pioniere Vittorio Bonomi. Eppure, nella sua dimessa veste, il Concorso Nazionale che l'Aero Club d'Italia ha organizzato a Rieti rappresenta per noi il fatto sportivo più importante e più positivo dell'anno, una vera pietra miliare nella storia e nel progresso della nostra attività.

Quarantasette voli di distanza in tutto, ma che ci hanno dato nuova speranza e nuova lena, che ci autorizzano concrete speranze di un migliore volo a vela, di un progresso capace di colmare il grave handicap che il nostro

sport ha rispetto alle nazioni più progredite; quarantasette voli, nei quali le nostre nuove generazioni ci hanno dato nuova fiducia nella loro maturità e nelle loro possibilità, nei quali abbiamo avuto conferma della generosità della nostra terra, sorvolata per la prima volta per oltre 500 chilometri verso nord e verso sud da contemporanee ali silenziose.

Questo, più che quello immediatamente tecnico, è il significato dei brillanti risultati ottenuti a Rieti: bilancio attivo, ma più in senso morale che in senso pratico, con la conquista di una maggiore consapevolezza della nostra capacità sportiva, con l'accumulo di un bagaglio di esperienze che divulgate alla periferia, costituiscono il più sicuro fondamento

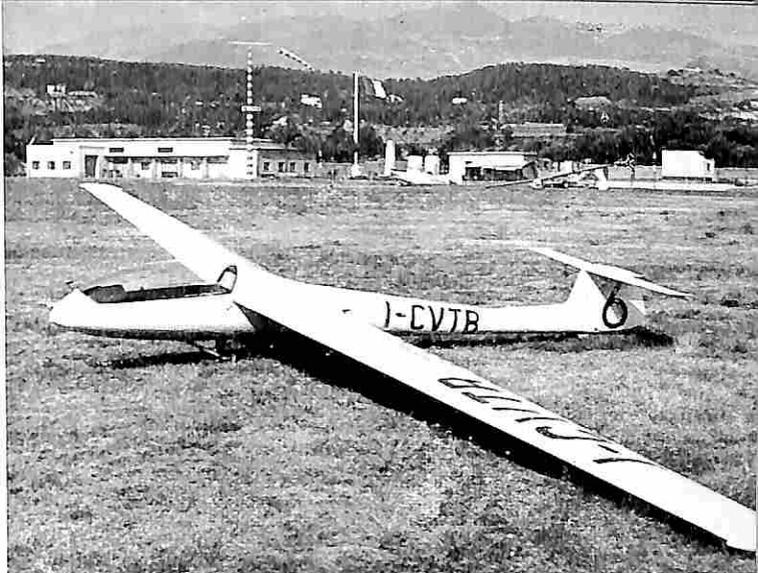


di un progresso sportivo che del resto è già in atto.

Convenuti a Rieti per dare saggio delle loro capacità, con singolare ma significativo paradosso i concorrenti hanno imparato moltissimo, più di quanto presso i club periferici avrebbero potuto imparare in un anno di attività incerta ed ostacolata da mille impedimenti tecnici e finanziari; esperienza preziosa e singolare, ottenuta attraverso l'automatico costante apporto di ciascuno, sia a terra che in volo attraverso il confronto dei diversi risultati ottenuti sullo stesso terreno e nello stesso giorno, attraverso lo scambio d'idee, di nozioni, di notizie, che un eccellente e genuino cameratismo di giovani accomunati dalla stessa passione ha fatto spontaneamente confluire.

Risultati, questi, che da soli e senza quelli squisitamente tecnici possono giustificare la gara, con tutto il patrimonio di energie preziose alla francescana povertà del nostro volo a vela, che essa è costata; e che da soli richiedono il ripetersi di tale manifestazione, che sola può consentire un rapido progresso ed una completa esplorazione delle possibilità offerteci dalla nostra penisola.

Svoltasi presso la Scuola Centrale di Volo a Vela, posta nella ridente valle reatina così ricca di bellezze naturali e di interesse volovelistico, nel periodo dal 5 al 15 agosto, il Concorso Nazionale può sintetizzarsi nelle cifre seguenti: oltre 5000 chilometri percorsi dagli alianti in volo, con una media di 400 chilo-



Il « Veltro », primo aliante che abbia compiuto una distanza da « C d'oro » in Italia.

metri per pilota nelle quattro prove; 30 dei 47 voli fuori campo conclusi in campagna, con due sole avarie, anche se di una certa entità; una distanza valevole per il « C d'oro » superata in Italia per la prima volta e da un aliante italiano; altri interessanti voli realizzati con percorsi di 231, 200, 185 chilometri; ottime medie ottenute nella prova di andata e ritorno e di circuito, mentre il primato italiano di distanza con meta prefissa monoposti è stato portato a 157 chilometri.

I partecipanti

Alla gara si è potuto accedere per invito dell'Aero Club d'Italia, previa domanda di partecipazione ed invio del curriculum avia-

ELENCO DEI PARTECIPANTI ALLA VIGILIA DELLA GARA

1	FANOLI Enrico	su Passero	del C.P.V. - Milano
3	BRIGLIADORI Riccardo	su Canguro	dell'A.V.M. - Milano
4	ZOLI Angelo	su Passero	dell'Ae.C. - Forlì
5	VERGANI Walter	su Canguro	dell'A.V.M. - Milano
6	MORELLI Alberto	su Veltro	del C.V.T. - Torino
7	PRONZATI Attilio	su Canguro	dell'Ae.C. Vergiate
8	FONGOLI Giuseppe	su Passero	dell'Ae.C. Rieti
9	BRIGLIADORI Leonardo	su Passero	dell'A.V.M. - Milano
11	CASTAGNO Franco	su Canguro	dell'Ae.C. Torino
12	VITELLI Renato	su Passero	della Scuola Centrale
13	MANTICA Umberto	su Canguro	del C.P.V. - Milano
14	CATTANEO Mario	su Canguro	dell'A.V.M. - Milano
15	SILVA Giancarlo	su Canguro	dell'Ae.C. Roma



Dall'alto: il Sen. Caron (a destra) intrattiene Riccardo Brigladori e (sotto) Vergani. In basso, Pronzati vincitore della quarta prova.

torio da parte dei piloti iscritti all'Aero Club stesso e possessori dell'insegna d'argento con un minimo di 80 ore di volo su alianti come solisti; il numero dei concorrenti ammissibili era stato fissato in quindici per ragioni di disponibilità di mezzi e finanziarie, ma ciononostante, a causa della bassa consistenza numerica delle domande pervenute (diciannove in tutto) quasi tutte le stesse hanno potuto essere accolte.

Una certa disapprovazione ha incontrato l'esclusione dei militari dalla competizione; se ciò può avere delle ragioni pratiche, quali per esempio quella di evitare che del limitato numero dei concorrenti, troppi fossero i civili esclusi, riteniamo sarebbe stato opportuno estendere l'invito almeno al Comandante Mantelli, che per il suo attivo volovelistico ha tutta l'autorità per un invito speciale.

Dei quindici invitati, per diversi motivi, solo tredici sono stati convenuti a Rieti, dei quali tre (Brigladori Riccardo, Zoli e Morelli) con aliante e carrello di proprietà singola o del club di appartenenza; altri due con Canguro assegnato al loro gruppo (Mantica e Castagno), mentre i rimanenti sono stati dotati di materiale della Scuola Centrale.

Gli assenti erano:

n.2 Zanetti Amleto (Cat 28) del C.P.V. di Milano

n. 10 Rasini Cesare (Canguro) dell'A.V.M. di Milano

Le riserve costituite da:

Campari (Modena) - Senesi (Firenze) - Ciani (A.V.M.)

Cella (dell'Aero Club Parma), essendosi ritirato, ha lasciato il posto a Vitelli. E' l'unico degli assenti cui fosse stato assegnato un aliante della Scuola Centrale ed il cui ritiro rendesse disponibile una macchina.

Ed ecco ora qualche cenno sui concorrenti:

FANOLI Enrico - Appartenente al Centro Politecnico del Volo di Milano, è anche iscritto all'A.V.M. presso la quale ha conseguito nel 1954 il brevetto «C». Nell'anno successivo, presso l'Aero Club Vergiate, superava la prova di distanza conquistandosi il «C d'argento». L'anno scorso è stato secondo di Riccardo Brigladori ai Campionati Mondiali. Possiede il brevetto di 2° grado ed alla vigilia della gara aveva circa 150 ore di volo su alianti.

BRIGLIADORI Riccardo - E' uno dei volovelisti più conosciuti in Italia, ed appartiene all'A.V.M. di Milano fin dal 1948, avendo contribuito fin dall'inizio allo sviluppo di questa Associazione, di cui tuttora è Capo Istruttore. Ha conseguito il «C» nel 1949, il «C d'argento» nel luglio del 1951; il «C d'oro» nel 1952, superando la prova di distanza du-



Giancarlo Silva

rante i Campionati Mondiali in Spagna. Ha partecipato anche ai Campionati Mondiali del 1954 (Inghilterra) ed a quelli dello scorso anno (Francia). Possiede il brevetto di 2° grado; vincitore nel 1953 della Settimana Aerea di Torino, primatista italiano di distanza con meta prefissa (km. 123 stabilito nel 1952 e da lui stesso migliorato a km. 135 nel 1955); primatista italiano di velocità biposti su circuito di 100 km. con oltre 35 km/h di media; primatista di distanza con meta prefissa per biposti con km. 145. Alla vigilia della gara aveva al suo attivo 36 voli di distanza per 3133 km. con un massimo di 346 km (che ha effettuato ad oltre 70 km/h di media) oltre 600 ore di volo a vela.

ZOLI Angelo - Appartiene all'Aero Club di Forlì, dove è istruttore di volo a vela. Ha conseguito l'attestato B fin dal 1942 a Pavullo (con Rovesti) ed il « C » a Sezze nel 1942 con Guerrini. Nel 1952 ha conseguito il brevetto di 1° e 2° grado a Forlì. Ha fatto volo a vela nel 1952-1953-1954 a Milano, presso l'AVM, e nel 1955 a Rieti presso la Scuola Centrale. Nel 1956 ha superato la terza prova del « C d'argento » a Rieti in circuito; è trainer. In quest'anno ha stabilito il record di distanza con meta prefissa e ritorno con km. 150 (superato poi da Vitelli) ed il primato di velocità su circuito di 100 km. (con oltre 49 km/h di media) per la categoria monoposti. Possedeva circa 100 ore di volo come sportivo.

VERGANI Walter - Dell'A.V.M. di Milano, ha conseguito il « C » nel 1954 ed il « C d'ar-

gento » nel 1955. Nel 1956 ha superato a Milano la prova di quota del « C d'oro » con un'altezza massima di 3.800 metri. Ha effettuato quest'anno qualche volo di distanza. Aveva circa 120 ore da solista.

MORELLI Alberto - Dell'Aero Club Torino. Ha conseguito il « C » nel 1955, ed il « C d'argento » nel 1955 a Rieti, effettuando la distanza in circuito. Ha pure conseguito il 1° grado nel 1950 a Milano, ed il 2° grado nel 1956 a Torino. Qui ha effettuato diversi voli di distanza (km. 70, 60, andata e ritorno di km. 80); ha volato per circa 35 ore a Roma con Mantelli. Nel 1956 ha effettuato a Torino il guadagno quota di 4500 metri (registrati 3950), prova valida per il « C d'oro », raggiungendo un'altezza massima di 6.800 metri sul campo, in onda. E' progettista, assieme al fratello Piero, del Veltro. E' stato, con Mantelli, primatista di distanza con meta prefissa e ritorno categ. biposti, con km. 130.

Lo sfortunato Franco Castagno (sopra). Umberto Mantica (sotto) che ha avuto un felice inizio di gara.





Nella foto sopra, Alberto Morelli, il primo dei nostri quattro « C. d'oro » che abbia effettuato tutte le prove in Italia; sotto, Mario Cattaneo che con una avveduta condotta si è aggiudicato il terzo posto.

Alla vigilia della gara aveva circa 103 ore di volo a vela. Durante la terza prova del Trofeo Bonomi, con un volo di 304 km. da Rieti a Barletta (Bari) ha superato l'ultima prova per il « C d'oro », quarto italiano che ne sia fregiato e primo che l'abbia conquistato interamente su territorio nazionale.

PRONZATI Attilio - Dell'Aero Club di Vergiate ha conquistato il « C d'argento » presso il suo Club nel 1952. Ha frequentato Centri francesi di volo a vela, dove ha fatto qualche esperienza di volo in costone. Nel 1952 ha vinto la Settimana Volovelistica di Torino. Durante la gara ha effettuato un bel volo di distanza Rieti-Rimini di km 185. Alla vigilia della competizione aveva circa 300 ore di volo a vela.

FONGOLI Giuseppe - Dell'Aero Club di Rieti, vola presso la Scuola Centrale. Ha conseguito il « C » a Sezze nel 1942, il « C d'ar-

gento » nel 1956 a Rieti, superando in circuito la terza prova. Quest'anno ha compiuto due voli di distanza.

BRIGLIADORI Leonardo - Appartenente all'A.V.M. di Milano, con i suoi diciott'anni è stato il più giovane pilota iscritto alla gara. Ha conseguito il « C » nel 1953 a Milano, il « C d'argento » nel 1955. Quest'anno ha superato a Milano la prova di quota d'oro con 3.500 m. di altezza sul campo. Ha effettuato diversi voli di distanza. In gara ha realizzato un bellissimo volo di distanza volando da Rieti a Cesenatico (km. 200).

CASTAGNO Franco - Dell'Aero Club di Torino. E' istruttore all'Aero Club di Torino, dove ha formato numerosi nuovi piloti. Ha conquistato il « C d'argento » nel 1956 a Rieti; nello stesso anno ha superato a Torino la prova di quota per il « C d'oro » volando in onda. Ha totalizzato oltre 250 ore di volo a vela come solista. Ha compiuto alcuni voli di distanza.

VITELLI Renato - Appartenente all'organico della Scuola Centrale di Volo a Vela, ha però volato molto a Torino nel 1955. Ha conquistato quest'anno il « C d'argento » a Rieti, dove ha inoltre effettuato diversi voli di distanza. E' l'attuale primatista di distanza con meta prefissa e ritorno per monoposti, record che ha strappato a Zoli questo mese di luglio, volando sul percorso Rieti-Valfabbbrica-Rieti, di km. 166. Con Cattaneo, ha pure recentemente battuto sullo stesso percorso, il primato per la categoria biposti, che già apparteneva alla coppia Mantelli-Morelli fin dal 1955 con km. 130. E' un volovelista appartenente alle nuove leve e che si è messo immediatamente in luce. In gara ha effettuato un bel volo di km. 152 volando da Rieti a Schieti (Urbino).

MANTICA Umberto - Del Centro Politecnico del Volo, è un volovelista uscito dalla scuola dell'A.V.M. presso la quale ha ottenuto sia il brevetto « C » che il « C d'argento », conquistato nel 1954. Ha al proprio attivo oltre duecento ore di volo a vela quale solista; è pilota di 2° grado.

CATTANEO Mario - Ha vent'anni, ed appartiene all'A.V.M. dove ha conseguito il « C » nel 1953 ed il « C d'argento » nel 1955. Nel 1956 realizzava la prova di quota per il « C d'oro », effettuando nel contempo un bel

volo di distanza con meta prefissa di 100 km da Bresso a Casabianca. Durante quest'anno, Cattaneo ha svolto un'intensa attività sportiva, nel corso della quale ha battuto ben tre primati nazionali, che detiene tuttora: quello di velocità per biposti su circuito triangolare di cento chilometri, da lui battuto con Macchi a Rieti, quello di distanza monoposti con meta prefissa, effettuato su percorso Rieti-Fano durante la gara, di km. 157, e quello di andata



Renato Vitelli, una buona promessa per l'immediato futuro del volo a vela italiano.



e ritorno biposti di km. 166 stabilito con Vitelli, sulla rotta Rieti-Valfabbrica-Rieti. E' inoltre istruttore di volo a vela e contava circa 170 ore di volo a vela come solista.

SILVA Giancarlo - Iscritto all'Aero Club di Roma. Ha svolto prevalentemente la sua attività in Francia, dove quest'anno ha conquistato il « C d'oro ». Di lui abbiamo esposto dettagliate notizie in altra parte.

La gara

I concorrenti erano già in parte sul posto da qualche giorno, vuoi perché del luogo, vuoi per preparare le macchine. Gli altri giunsero fra venerdì 2 e sabato 3 agosto. Domenica 4 venne impiegata per alcuni voli di prova e per l'ambientamento.

Coloro che vennero col proprio aliante si dimostrarono i più attrezzati: disponevano tutti del proprio carrello di recupero e della propria auto di rimorchio, avevano buona strumentazione. Gli altri, invece, ebbero qualche piccola difficoltà di vario genere; la maggior parte poté integrare il cruscotto della propria macchina con strumenti o portati da loro, o distribuiti dal buon Rovesti. In ogni caso, per questi, il settore carrelli era alquanto deficiente, e difatti i recuperi furono piuttosto lunghi, dovendosi nelle varie gare effettuare più di un recupero con lo stesso carrello. Così accadde per esempio, che un recupero a meno di quaranta chilometri venisse effettuato a dieci ore di distanza dall'atterraggio, e quello del buon Vitelli, nell'ultima gara, richiedesse quasi due giorni.

Sopra: Angelo Zoli ha perso per un banale errore di valutazione una gara già vinta. In mezzo: Leonardo Brigliadori, il più giovane dei concorrenti, brillante sesto classificato. Sotto: Giuseppe Fongoli, uno dei maggiori esponenti del volovelismo sportivo dell'Italia Centrale.

In ogni modo, con quanto si poté radunare, il giorno 5 tutti erano pronti. Il Sen. Giuseppe Caron, Sottosegretario di Stato per l'Aeronautica Civile, diede il via alle partenze dopo aver scambiato parole cordiali e di augurio con tutti i concorrenti ed i loro aiutanti. La prima partenza si ebbe alle 13,20, piuttosto tardi dunque, a causa dell'eccezionale lunghezza del briefing generale e della cerimonia di inaugurazione, che pur nella sua dimessa brevità, costò circa 45 minuti.

Nel giro di altri 45 minuti i quattro trainatori fecero decollare tutti i tredici alianti, alcuni dei quali però dovettero ripetere la partenza a causa delle povere condizioni di veleggiamento che rendevano difficile l'agganciarsi ai costoni. L'ordine di partenza adottato fu quello del numero di gara. L'ultimo decollo avvenne alle 15,30, quando già un velo di cirrostrati copriva il cielo indebolendo ancor più quelle condizioni già povere.

Tema della giornata era una gara di velocità su percorso di andata e ritorno Rieti-Perugia aeroporto-Rieti per un totale di 160 km. La rotta consentiva un buon appoggio al campo di atterraggio di Spoleto (piazza d'armi), a 40 km. circa da Rieti, ed all'aeroporto di Foligno, a 60 km circa dalla partenza. Una rotta tranquilla, dunque, che avrebbe dovuto permettere dei voli sicuri e che era stata studiata nell'intento di limitare al massimo gli atterraggi in campagna.

A Perugia il pilone di controllo, dove erano disposti commissari che procedevano all'avvistamento delle macchine, doveva essere sorvolato a non più di mille metri di quota. Era

altresì consentito il controllo a mezzo di fotografie da scattarsi da parte dei concorrenti.

La situazione meteo illustrata da Rovesti non denunciava un gran che. Un regime di pressioni livellate ostacolava il veleggiamento in pianura, dove si ebbero solo bolle termiche isolate. Buono l'appoggio orografico, dove le brezze termiche di pendio consentivano un buon cammino lungo i costoni. Per il tardo pomeriggio era prevista la formazione di cumuli.

Il primo a decollare fu Fanoli, seguito da Zoli, Briigliadori, Vergani, Morelli, Pronzati e dagli altri in ordine di numero. Zoli e Briigliadori agganciarono subito le deboli ascendenze e poterono raggiungere i costoni del gruppo del Terminillo, dopo aver tagliato il traguardo di partenza, che doveva essere sorvolato a non più di 800 metri e che era posto sul campo. Guadagnando tempo, essi poterono inoltrarsi subito sul percorso. Degli altri, molti indugiarono nei pressi del campo, perdendo tempo prezioso e permettendo al già citato velo di cirrostrati di ostacolare l'azione di riscaldamento del sole, con conseguente indebolimento delle termiche e delle termodinamiche.

Gli ultimi a partire poterono avvantaggiarsi della formazione dei cumuli sulla piana reatina, che consentì a Silva e Vergani di raggiungere quote assolute di 3900 metri e 3600 metri rispettivamente. Silva infatti poté quasi raggiungere Perugia in planata. Vergani allungò la rotta verso nord-est nell'intento di avvalersi di altre formazioni cumuliformi.

La condotta di gara dei più fu improntata

CLASSIFICA DOPO LA PRIMA PROVA

Ordine di arrivo	COGNOME E NOME CONCORRENTE	Località di atterraggio	Tempo impiegato	Velocità	Punti
1	ZOLI Angelo	Rieti	3h 09'03"	50.777	800
2	BRIGLIADORI Riccardo	Rieti	4h 26'53"	35.971	755
3	SILVA Giancarlo	Perugia	Km. 82	—	254
4	CATTANEO Mario	Perugia	» 82	—	254
5	VITELLI Renato	Perugia	» 82	—	254
6	BRIGLIADORI Leonardo	Perugia	» 82	—	254
7	FANOLI Enrico	Perugia	» 82	—	254
8	PRONZATI Attilio	Perugia	» 82	—	254
9	VERGANI Walter	Rivotorto	» 70	—	197
10	CASTAGNO Franco	Foligno	» 59	—	123
11	MANTICA Umberto	Foligno	» 59	—	118
12	MORELLI Alberto	Norcia	» 48	—	0
13	FONGOLI Giuseppe	Rieti	—	—	0

alla prudenza, trattandosi peraltro della prima prova. Infatti ad eccezione di Zoli e Brigliadori, che completarono il percorso, Silva, Cattaneo, Vitelli, Brigliadori Leonardo, Fanoli e Pronzati, che pure poterono superare il pilone a Perugia, non potendo agganciare le termodinamiche sul Subasio, rientrarono a Perugia dove atterrarono verso le 17. Degli altri, Vergani atterrò a pochi chilometri da Perugia, Mantica a Foligno e Castagno presso Foligno in campagna. Morelli si trovò costretto all'atterraggio nei pressi di Norcia, con una distanza di circa 50 km. ma che per essere stata effettuata completamente fuori rotta non gli valse alcun punto in classifica.

Interessante la media ottenuta dal vincitore della prova Zoli, che poté realizzarla grazie alla sua preparazione. Infatti il suo volo fu quasi costantemente di trasferimento, con pochissime soste per riprendere quota.

Brigliadori Riccardo invece, meno pratico della zona, effettuò un lungo giro che gli consentì tuttavia di guadagnarsi 755 punti contro gli 800 di Zoli.

Fongoli non prese il via e rinunciò alla prova.

Seconda prova

Il rientro degli alianti dopo la prima prova fu abbastanza sbrigativo in quanto, a parte i due concorrenti che completarono il percorso, degli altri ben sette atterrarono su un aeroporto, e poterono essere ricondotti a Rieti a traino. Vergani e Morelli rientrarono nella nottata; Castagno invece il mattino seguente, a causa delle difficoltà incontrate dalla sua squadra nel reperire il punto del suo atterraggio. Questo tardivo rientro ed il fatto di non essere riusciti a completare i traini di rientro la sera prima, indusse l'organizzazione a concedere un giorno di riposo, che risultò invece molto buono dal punto di vista volovelistico, a giudicare dall'imponente schieramento di cumuli che si poté vedere nel corso della giornata. In ogni caso la gran parte dei concorrenti accettò di buon grado tale decisione, approfittando della giornata libera per apportare ritocchi alle proprie macchine, per fare qualche altro volo prova e per darsi alla vita balneare sul lago di Piediluco.

Il giorno seguente, al briefing generale furono ridiscussi alcuni dettagli di carattere

tecnico sulla circolazione degli alianti. La situazione meteo esposta da Rovesti denunciava vento di 21 km/h da SSE fino a 600 metri; vento da Ovest con scarsa rotazione nelle quote superiori. Regime di alte pressioni livellate al suolo. Era insomma una delle classiche situazioni in cui poteva formarsi l'onda, favorita dalla scarsissima instabilità dell'aria, ma nessuno in quel giorno fece caso a tali premesse, per cui molti trovarono durante la prova l'ondulatoria, accorgendosene troppo tardi e quindi sfruttandola poco razionalmente.

Tema della giornata fu il circuito di 100 km. di velocità, con i vertici a Piedipaterno, in val di Nera, ed a Sangemini. I vari lati erano quindi orientati per 4°, 240° e 135°, con una lunghezza di km. 37,5, 30 e 32,5 rispettivamente. Lo sgancio doveva essere effettuato ad 800 metri, con passaggio sul traguardo di partenza a quella quota; i vertici dei piloni dovevano essere superati a quota compresa fra i mille ed i milletrecento metri il primo, sotto i mille il secondo. Il traguardo di arrivo doveva essere tagliato a trecento metri di quota.

I decolli avvennero alle 12,35 secondo l'ordine dettato dalla classifica dopo la prima prova, e nel giro di 40' tutti gli alianti erano stati lanciati; anche in questa gara si ripeté qualche partenza.

Le difficoltà incontrate durante il cammino dai vari piloti furono notevoli. La giornata caratterizzata da assenza di cumuli rendeva difficile l'individuare le ascendenze, piuttosto tormentate specie dopo il primo vertice a causa dell'influenza delle montagne di sopravvento, che con i loro campi discendenti e le deviazioni imposte al vento dalle gole, disorientarono i piloti. Il pilone di Piedipaterno, incassato nella valle di Nera, imponeva il sorvolo di terreni montagnosi ed inatterrabili; d'altronde il plafond relativamente basso di quella giornata (inferiore ai 2000 metri) non consentiva quote di sicurezza.

Si ebbero perciò situazioni molto critiche, atterraggi in salita, sulle montagne addirittura; Riccardo Brigliadori, nel recupero, dovette legare una corda alla coda del suo Canguro e farsi aiutare da alcuni volonterosi per calare l'aliante lungo il pendio su cui era atterrato. Suo fratello, invece, atterrò sulla cima di una collinetta, senza aver potuto nemmeno ispezionare dall'alto il campo che si era scelto.

In ogni modo, a parte coloro che furono costretti all'atterraggio lungo il percorso, ben quattro piloti riuscirono a completare il circuito, distanziando di gran lunga gli altri nella classifica della giornata.

Silva, che nel secondo lato del triangolo poté sfruttare l'onda, realizzò una eccellente media; gli altri conclusero con velocità notevolmente inferiore, Fanoli, planando da Piediluco a quota piuttosto bassa, prolungò il suo volo al massimo nell'intento di raggiungere il campo; fu però costretto all'atterraggio a 240 metri dal bordo dell'aeroporto e, stante la quota minima da lui avuta in questa fase, non poté eseguire perfettamente la manovra ed arrecò serie avarie al suo Passero, rimanendo così escluso dalle rimanenti prove.

Tre alianti, quelli di Vitelli, Pronzati e Vergani, presero terra sulla piazza d'armi di Spoleto; quest'ultimo, senza aver potuto superare il primo pilone. Gli altri atterrarono tutti lungo il secondo lato del triangolo.

La classifica generale vide Zoli ancora in testa, con un buon margine, e seguito da Silva, Briigliadori Riccardo, Cattaneo, Fanoli e Mantica in gruppo ed a pochissimi punti l'uno dall'altro; quindi un altro gruppetto di inseguitori. Castagno, che aveva rinunciato alla seconda prova riatterrando a Rieti, chiudeva la serie con 123 punti.

Terza prova

I recuperi degli alianti atterrati fuori campo furono tutti eseguiti nella notte seguente, ma furono piuttosto laboriosi essendosi gli alianti posati, come già detto, nella maggior parte in montagna. Pertanto il giorno seguente alla seconda prova, l'8 agosto, fu dedicato al riposo.

Venerdì 9 agosto fu effettuata la terza gara. La situazione meteo in quel mattino prevedeva l'arrivo di fronti che, muovendosi da ovest

CLASSIFICA DELLA GIORNATA E CLASSIFICA DOPO LA SECONDA PROVA

Ordine di arrivo	COGNOME E NOME CONCORRENTE	Località di atterraggio	Km.	Tempo impiegato	Velocità	Punti
1	SILVA Giancarlo	Rieti	102	2h 22'05"	43.073	800
2	ZOLI Angelo	Rieti	102	2h 53'56"	35.185	744
3	CATTANEO Mario	Rieti	102	3h 29'42"	29.185	699
4	MANTICA Umberto	Rieti	102	3h 52'39"	26.305	680
5	FANOLI Enrico	Rieti	102	—	—	—
		limite di campo				547
6	MORELLI Alberto	v. Tiberina	75	—	—	316
7	BRIGLIADORI Leonardo	Giuncano	62	—	—	269
8	BRIGLIADORI Riccardo	Crocemarrogia	58	—	—	255
9	FONGOLI Giuseppe	S. Angelo di		—	—	
		Spoleto	45			208
10	PRONZATI Attilio	Spoleto	47,5 *	—	—	180
11	VITELLI Renato	Spoleto	47,5 *	—	—	180
12	VERGANI Walter	Spoleto	39	—	—	65
13	CASTAGNO Franco	Rieti	—	—	—	0

(*) L'assegnazione di punti risente della correzione apportata per la proiezione in rotta del punto di atterraggio.

CLASSIFICA GENERALE (dopo la 2ª prova)

1° ZOLI Angelo	Punti 1544	8° VITELLI Renato	} pari merito	Punti 434
2° SILVA Giancarlo	» 1054	8° PRONZATI Attilio		» 434
3° BRIGLIADORI Riccardo	» 1010	10° MORELLI Alberto		» 316
4° CATTANEO Mario	» 953	11° VERGANI Walter		» 262
5° FANOLI Enrico	» 801	12° FONGOLI Giuseppe		» 208
6° MANTICA Umberto	» 798	13° CASTAGNO Franco		» 123
7° BRIGLIADORI Leonardo	» 523			

verso est, avrebbero interessato l'Italia Settentrionale, con formazioni cumuliformi interessanti a Nord della valle reatina. Vento al suolo da Sud con forza 10/20 nodi, da 260° a 300° (con debole rotazione pertanto) alle quote superiori, con forza variabile dai 15 ai 25 nodi. Al suolo regime di pressioni alte livellate, masse stabili sopra l'inversione mattutina posta a 550 metri. Verso nord, quindi, possibilità di trovare cumuli che del resto al mattino erano già denunciati dalla stazione meteo di Arezzo. Verso sud invece, masse leggermente più stabili che a nord, con assenza totale di cumuli.

Tema della giornata, gara di distanza libera. Partenza alle ore 12,30, con decolli secondo l'ordine inverso della classifica generale.

Influenzati dalla possibilità di trovare più a nord i cumuli tanto agognati, quasi tutti i concorrenti determinarono la loro rotta prima della partenza. Molti dichiararono delle mete prefisse, nell'intento di stabilire qualche nuovo primato. Pochi (o nessuno, tranne Morelli) fecero caso alla situazione favorevole all'onda, determinato dalla debole reazione del vento con l'aumento della quota, dalla scarsa stabi-



Le conclusioni della terza prova. Il circolo indica Rieti. Da sinistra verso destra e dall'alto verso il basso, abbiamo: Silva, Briigliadori L., Pronzati, Vitelli, Cattaneo, Briigliadori R., Vergani, Fongoli, Zoli e Mantica; Castagno (a Foligno, presso Rieti). In fondo a destra, tutto solo, Morelli. (Vedere a pag. 27 la cartina della situazione meteo della giornata).

CLASSIFICA DELLA GIORNATA E CLASSIFICA DOPO LA TERZA PROVA

Numero di arrivo	COGNOME E NOME CONCORRENTE	Località di atterraggio	Km.	Punti
1	MORELLI Alberto	Barletta	304	800
2	SILVA Giancarlo	Pjancaldoli	231	567
3	BRIGLIADORI Leonardo	Cesenatico	197	454
4	PRONZATI Attilio	Rimini	185	411
5	CATTANEO Mario	Fano	157	322
6	VITELLI Renato	Schieti (Urbino)	152	312
7	VERGANI Walter	Falconara (Ancona)	140	265
8	BRIGLIADORI Riccardo	S. Lorenzo (Pesaro)	130	235
9	FONGOLI Giuseppe	Porto Potenza Picena	125	219
10	ZOLI Angelo	Perugia	82	69
11	MANTICA Umberto	Perugia	82	69
12	CASTAGNO Franco	Foligno	59	0

CLASSIFICA GENERALE

(dopo la 3ª prova)

1°	SILVA Giancarlo	Punti 1621	8°	PRONZATI Attilio	Punti 845
2°	ZOLI Angelo	» 1613	9°	FANOLI Enrico	» 801
3°	CATTANEO Mario	» 1275	10°	VITELLI Renato	» 746
4°	BRIGLIADORI Riccardo	» 1245	11°	VERGANI Walter	» 527
5°	MORELLI Alberto	» 1116	12°	FONGOLI Giuseppe	» 427
6°	BRIGLIADORI Leonardo	» 977	13°	CASTAGNO Franco	» 123
7°	MANTICA Umberto	» 864			

Volo del 9 agosto 1957

Tema: distanza libera. Aliante: CVT 2 "Veltro". Pilota: Alberto Morelli

Decollo alle 12... incerto sulla rotta da seguire. Dopo lo sgancio perdo 150 metri, poi ne riguadagno 300. Mi porto sulle prime pendici del Terminillo; sono preceduto da Vergani che ha circa 200 m più di me. Salgo dapprima lentamente, poi a più di 2 m/sec, fino a 2200 m. Insisto sul costone più alto e raggiungo 2500 m. Variometro a zero in assenza di turbolenza; vento da Ovest di 40-50 km/h indicati.

Decido rotta Sud-Est, sul Monte Nuria vedo formarsi cumuli di rotore e cerco di sfruttarli; guadagno 100 metri ma li perdo quasi subito, perciò decido di proseguire perché il Nuria è troppo basso. Ho 2100 metri. Sui costoni che precedono il Monte Velino variometro a zero; ho 1700 metri e proseguo passando a non più di 3-400 metri sulla gola di Tagliacorno. Vado avanti ed indietro sul costone per più di un'ora scendendo a 1600 metri, poi trovo modo di salire perché le condizioni migliorano improvvisamente. Salgo sul costone del Velino ed alle 16 circa sono a 2700 m. Spostandomi ad Ovest entro in onda. Raggiungo i 3800 metri salendo di 1 m/sec al massimo. Punto sulla Maiella, con velocità 110 km/h perché in leggera discesa. La raggiungo a 2600 metri e salgo subito. Mi sposto ad Ovest ed entro in onda. Variometro 1,5 m/sec. Quota massima 4000 metri; vedo bene l'Adriatico.

Punto Est-Sud-Est. Prima scendo a 3 m/sec, poi trovo 1,5 a salire dopo circa 2'. Prua al vento salgo oltre i 4000. Ripeto l'operazione sette volte. Alla quinta guadagno 4600 metri, massima quota del volo. Ho sopra di me una lenticolare a non più di 1000 metri.

La settima onda dopo la Maiella mi porta solo a 4000 metri. Sfrutto sempre l'ascendenza fino a variometro a zero, saggiando la zona e restando prua al vento. Quando possibile resto fermo usando due tacche di flaps (10°), altrimenti faccio leggere « S ».

Da 4000 metri, in prossimità di Termoli, punto a Sud-Est; sono le 18: incontro discendenze moderate e moderate ascendenze. Regolo la velocità in modo da ottenere la massima efficienza. Passo sul Campo di Foggia-Amendola a 2000 metri. A terra bruciano le stoppie ed il fumo mi indica che il vento è mediamente contrario. Ma alla mia quota dovrei avere una componente a mio favore. Decido di atterrare alle 19,20; ho 500 metri che spreco per puntare velocissimo (200 km/h) un campo che sembra arato, per controllarne lo stato. A causa del fumo vedo pochissimo.

Atterro con flap a 60° a 55 km/h; mi fermo in 10 metri. Il terreno scelto è ottimo e si trova sulla sponda nord del fiume Ofanto e mi dicono che viene da questo allagato quando è in piena, perciò è molto soffice. A cento metri passa l'Adriatica.

ALBERTO MORELLI

lità dell'atmosfera, e dalla sufficiente forza del vento, per cui nessuno determinò la propria rotta basandosi esclusivamente su questa preziosa sorgente di correnti ascensionali.

I cumuli tanto cercati non si trovarono lungo il percorso, per una possibile modificazione dell'umidità delle masse d'aria du-

rante il giorno; in compenso resisteva il vento che, alle quote di volo, spirava nettamente da Ovest ed era quindi di scarso vantaggio per gli alianti con rotta Nord o Nord-Nord-Ovest.

L'onda fu trovata e sfruttata da molti, ma poiché il letto dell'onda stessa si stendeva

verso Est-Sud-Est, essa non poté essere sfruttata in pieno, attraverso le salite nei successivi campi ascendenti, come invece poté fare Morelli, che della stessa corrente sfruttò ben sette campi ascendenti successivi, planando quindi per oltre centoventi chilometri col vento in coda ad un'efficienza pratica di 1:50 e ad una velocità totale risultante di 110 chilometri orari.

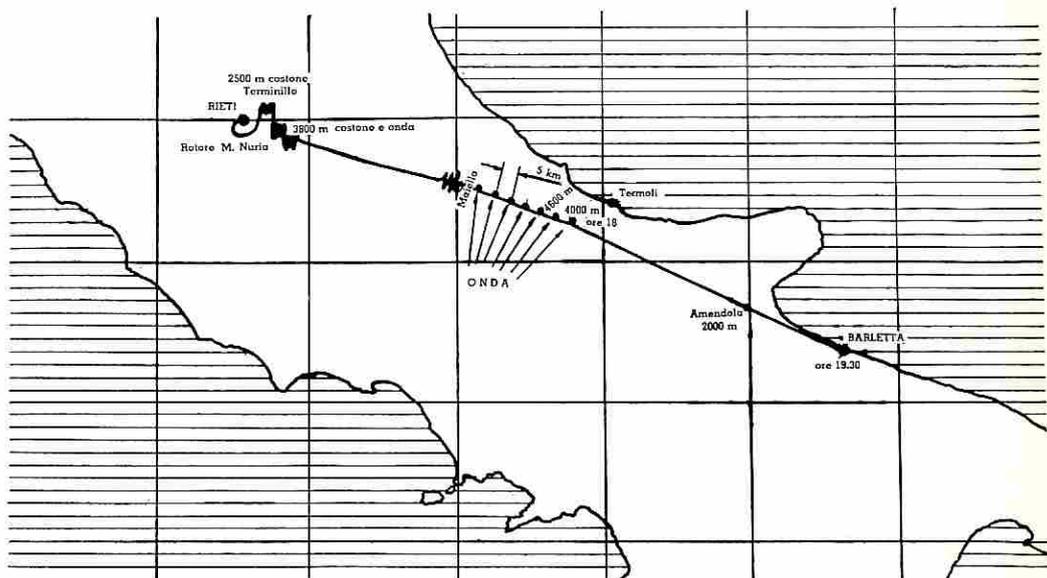
In ogni caso, tutti i piloti in gara effettuarono in questa prova un bellissimo volo, molti dei quali costituirono il loro record personale, e raccolsero esperienza preziosa. Ben otto alianti superarono l'Appennino, atterrando sulle rive dell'Adriatico; Silva, con un bellissimo volo interamente fra le montagne, totalizzò 231 chilometri atterrando sul Passo della Raticosa a quota relativamente alta, mancando Bologna per pochi chilometri e la meta dichiarata di Reggio Emilia.

Vincitore della gara fu quindi Alberto Morelli, che con il suo magnifico « exploit » si aggiudicò anche l'insegna d'oro; secondo, ad una certa distanza, Silva, terzo, Leonardo Brigliadori. Il gioco del punteggio, attribuendo al vincitore un numero fisso di punti, ed agli altri una parte proporzionale al valore della

loro prova rispetto a quella del primo classificato, fece rimontare a Morelli una parte considerevole del suo svantaggio in classifica generale. Silva passava al comando sostituendo Zoli che, per motivi di sicurezza e sottovalutando le possibilità di buone prove offerte dalla giornata, si era accentratato di atterrare a Perugia con soli 81 km. di percorso. Cataneo, che nel volo stabilì il nuovo record di distanza con meta prefissa, tolse a Brigliadori Riccardo non solo questo, ma anche il terzo posto in classifica, per pochissimi punti; Fanoli, tagliato fuori dalla gara, cedeva il suo quinto posto a Morelli che vi saliva dal 10°; Brigliadori Leonardo, con la distanza di 197 km., raccolse punti sufficienti per scavalcare Mantica ponendosi buon sesto, mentre Pronzati si distaccò con i suoi 185 km. da Vitelli, che rimase decimo dietro Fanoli.

Castagno, sfortunato in questa prova, totalizzando 59 km. non arrivò al minimo richiesto del 20% della distanza massima percorsa e non ottenne alcun punto.

La struttura della classifica generale vedeva quindi in complesso Silva e Zoli in testa con un buon distacco di punti dal gruppo degli immediati inseguitori.



Schema del volo dei 304 km compiuto da Alberto Morelli durante la terza prova del « Trofeo Bonomi ».



I tre maggiori protagonisti (Morelli, Zoli e Silva) si scambiano dopo la gara le loro impressioni.

Quarta prova

Al briefing che aveva preceduto la gara di distanza libera era stato convenuto che, al fine di abbreviare le operazioni di recupero, qualora i concorrenti si fossero posati in campagna a grande distanza da Rieti, e nelle vicinanze di un aeroporto, questi provvedessero con mezzi di fortuna a trasportare il loro aliante sul campo d'aviazione per consentire il recupero a traino. Molti concorrenti si attenero a questa norma, pregustando già il rientro in volo, con una nuova meravigliosa visione della catena appenninica. Ma il diavolo ci mise la coda, sotto forma di violente turbolenze associate a rotori ed a fenomeni ondulatori, che costrinsero gli organizzatori ad optare nuovamente per il recupero via terra.

Si perse così una buona giornata, mentre una seconda fu necessaria per l'effettuazione dei recuperi. La quarta gara non poté quindi aver luogo che il 12 agosto, dopo un gradevole intermezzo durante il quale i concorrenti, che da tanta fatica vedevano scaturire così pochi punti, digerirono il duro colpo inferto da Morelli.

Manco a farlo apposta, nei due giorni di riposo si videro tanti cumuli di quà e di là dell'Appennino, quanti non se ne erano mai vista prima, e che alla quarta prova, come ormai consuetudine, brillarono per la loro assezza.

Comunque la situazione meteo del 12 agosto prevedeva il passaggio di un fronte freddo sull'Italia settentrionale, mentre masse stabili stazionavano sull'Italia Centrale, con aria molto secca. Un forte vento si era levato dal giorno prima ed in superficie soffiava da

Sud con velocità di 20 km/h e raffiche a 35 km/h. Sopra i 1500 metri, esso ruotava a Sud-Ovest, mantenendo la direzione anche alle quote superiori, con intensità da 45 a 65 km/h. La classica situazione favorevole alle correnti ondulatorie, che ormai, ammaestrati dalle esperienze precedenti, tutti tenevano d'occhio, tantopiù che, sotto i 2000 metri, la vita si presentava difficile.

Tema della gara, a causa del vento, fu distanza su rotta obbligata di 343°. Ordine di partenza, quello dettato dalla classifica generale.

I decolli terminarono alle 14,30. A bassa quota le termiche, formatesi nonostante la scarsa instabilità, a causa della temperatura veramente torrida (38° in superficie), erano tormentatissime. I più coraggiosi, lasciato l'aeroporto immediatamente, si buttarono con vento in coda e con la quota di sgancio direttamente sulle montagne, dove trovarono robuste termodinamiche culminanti spesso con onde. Pertanto la gara rimase senza storia, perché ad eccezione di Castagno, che rinunciò alla prova, Mantica e Vergani, che si lasciarono cogliere a bassa quota dalle discendenze di sottovento, tutti riuscirono a superare i cento chilometri, giungendo in Toscana dove il fronte freddo spazzò ogni ascendenza costringendo tutti all'atterraggio. Fu quindi una elargizione collettiva di punti, che nei primi posti consolidò i risultati precedentemente conquistati, mentre nel corpo della classifica operò profondi mutamenti. Infatti Morelli superò Briigliadori Riccardò per 73 punti, passando al 4° posto e cedendo il suo 5° a Briigliadori; Mantica cedette il suo 7° posto passando al 10° e favorendo i suoi immediati inseguitori; Vitelli scavalcava Fanoli ponendosi col suo 8° posto immediatamente dietro a Pronzati; Fongoli superava d'un balzo Vergani, Fanoli e Mantica classificandosi 9°. Vergani scadeva al 12° posto.

Conclusioni

Il trofeo Bonomi, challenge, è passato per merito di Silva nelle mani dell'Aero Club Roma, che veramente con la vittoria di Silva ha poco a vedere. Comunque la sua affermazione è stata chiara ed inequivocabile, anche se conquistata a prezzo dell'errore di Zoli. In complesso quindi, è stata una gara avvinn-

cente, quella dei due primi classificati, e lascia la partita aperta per la prossima edizione.

Buona è stata la gara di Cattaneo. Nessun risultato straordinario, ma una concreta regolarità che gli ha permesso di tenersi fra i primi. Cattaneo ha confermato la regola secondo la quale è necessario avere piazzamenti discreti in tutte le prove, più che degli spettacolosi exploit: nelle gare di volo a vela la classifica finale è frutto delle varie classifiche parziali, ed ogni prova costituisce un capitolo a sé.

Morelli dopo le prime due prove di scarso interesse, ha potuto risollevarsi nella terza, dove si è avvantaggiato della quasi immobilità del punteggio degli altri concorrenti, imposta dal suo magnifico volo; ed ha consolidato questa ascesa nell'ultima gara.

Lo stesso può dirsi di Pronzati, che piazzandosi buon quarto nella terza prova e primo nella quarta, ha dimostrato di possedere quelle doti che non erano balzate all'evidenza nelle prime gare.

Vitelli ha chiuso il gruppetto degli immediati inseguitori di Silva e Zoli con un buon

numero di punti. Se si considera il breve passato volovelista sportivo di questo pilota, si può ritenere buona la prestazione e suscettibile di migliorarsi nelle eventuali prossime edizioni.

Degli altri si può dire che hanno risentito della novità dell'ambiente. Volare in pianura è ben diverso e ben più tranquillizzante che volare in montagna, anche se qui si colgono le affermazioni migliori; in particolare la condotta di Mantica è stata improntata alla massima prudenza, per non arrecare danni all'aliante che rappresenta il più importante perno della flotta del suo gruppo; Vergani, perdendo l'ultima gara, ha perso un facile nono o decimo posto, ma gli rimane la soddisfazione di aver collezionato in tutte le prove qualche puntarello; buona la prestazione di Fongoli, che dopo la prima prova negativa, ha saputo approfittare delle successive per ottenere un buon piazzamento, anche se ad una certa distanza dal suo più vicino avversario.

In complesso, dopo la chiusura delle gare, il livello e la preparazione dei concorrenti era notevolmente superiore a quello dell'inizio;

CLASSIFICA DELLA QUARTA PROVA E CLASSIFICA GENERALE FINALE

Numero di arrivo	COGNOME E NOME CONCORRENTE	Località di atterraggio	Km.	Punti
1	PRONZATI Attilio	Castelnuovo	139	800
2	BRIGLIADORI Leonardo	S. Angelo in Vado	138	793
3	MORELLI Alberto	S. Angelo in Vado	133	757
4	VITELLI Renato	Apecchio (Pesaro)	130	735
5	SILVA Giancarlo	Apecchio	130	735
6	ZOLI Angelo	Città di Castello	114	620
7	CATTANEO Mario	Pianello di Cagli	113	613
8	BRIGLIADORI Riccardo	Monte Castelli (PG)	105	555
9	FONGOLI Giuseppe	Umbertide	102	534
10	VERGANI Walter	Spoleto	39	81
11	MANTICA Umberto	Monteleone di Spoleto	11	0
12	CASTAGNO Franco	Rieti	—	0

CLASSIFICA GENERALE FINALE

1°	SILVA Giancarlo	Punti 2536	8°	VITELLI Renato	Punti 1481
2°	ZOLI Angelo	» 2233	9°	FONGOLI Giuseppe	» 961
3°	CATTANEO Mario	» 1888	10°	MANTICA Umberto	» 864
4°	MORELLI Alberto	» 1873	11°	FANOLI Enrico	» 801
5°	BRIGLIADORI Riccardo	» 1800	12°	VERGANI Walter	» 608
6°	BRIGLIADORI Leonardo	» 1770	13°	CASTAGNO Franco	» 123
7°	PRONZATI Attilio	» 1645			

ciò che rende augurabile l'effettuazione di ulteriori edizioni di questa prima gara nazionale, con partecipazione più vasta.

Le prove non sono state molto difficili e sono state sempre intonate alle possibilità della giornata; con una migliore preparazione da

parte dei piloti, si sarebbero potuti avere anche nelle prime prove quelle affermazioni di massa che hanno caratterizzato le successive; in ogni caso, ci si può ritenere molto soddisfatti dei risultati sia tecnici che sportivi conseguiti in questo Trofeo Bonomi, che come già detto, ha sortito una riuscita superiore alle migliori aspettative.

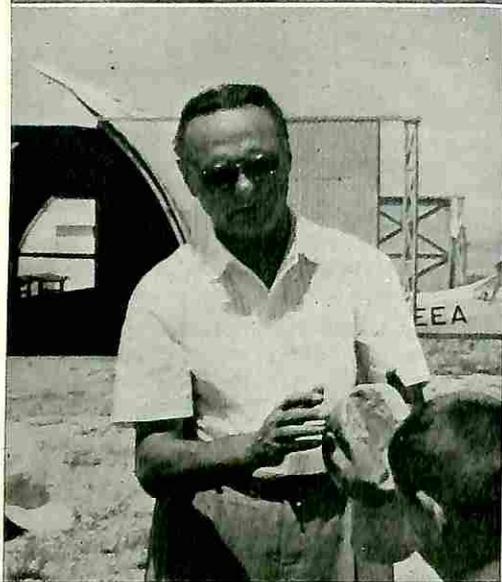
Le macchine

Sulle macchine non c'è molto da dire, essendo assenti dalla competizione i prototipi più moderni di questi ultimi anni. Il Canguro, confermando le sue buone qualità, accusa i primi sintomi di stanchezza, specie quando è necessario sfruttare in lunghe planate le proprie doti di velocità. Superiore alle aspettative, per contro, la prova del Passero, che ha dimostrato di poter effettuare una buona attività sportiva e che, a detta dei concorrenti, può equivalere al Canguro nella somma dei pregi e dei difetti. Quanto poi alle limitazioni cui è sottoposto per ragioni di robustezza, riteniamo che queste non costituiscano serio impedimento nei voli di distanza, dove generalmente si trovano cumuli di piccola e media potenza. Non sarà un aliante da temporale in ogni caso, ma a tutt'oggi ben pochi fra i nostri volovelisti hanno l'esperienza necessaria a simili prove.

Ottima la prestazione del Veltro, che ha buona velocità alla massima efficienza, spirala stretto e scende poco. In complesso una macchina adatta all'impiego sportivo, anche se abbiamo l'impressione che sia un tantino impegnativo nell'atterraggio fuori campo. Sarà interessante vederlo al confronto diretto con le macchine più progredite che attualmente sono in circolazione in Italia. Impeccabile in ogni caso nella costruzione e nella finitura, il Veltro è senz'altro nella categoria delle macchine fini, di buona versatilità nell'impiego e di facile trasporto.

L'organizzazione

Nonostante le difficoltà imposte dalla scarsa disponibilità di materiale e dalla mancanza di precedenti esperienze, l'organizzazione si è rivelata buona, grazie all'intelligente e com-



Il Generale Nannini e il nostro ottimo Plinio Rovesti, due dei principali artefici del « Trofeo Bonomi ».

pleto apporto di tutti i componenti, che hanno saputo affrontare con sagacia e versatilità i mille e mille problemi impreveduti, che nascevano con lo svolgimento della gara. Ottimo soprattutto, occorre dirlo subito, l'operato della Commissione Sportiva, presieduta da Piero Morelli, veramente efficiente ed equa nelle sue decisioni, nonché quella di tutti i commissari sportivi, quali ad esempio lo stesso Morelli, Onofri, Contoli, Veneri, Marchetti, Scano, Pace, Fausti, Zasa, Giavani, Postiglione, Bonanni; ottima e razionale la prestazione di Ricotti, insuperabile direttore della linea, che ha saputo sveltire le manovre di decollo e garantire la sicurezza del traffico.

Un elogio particolare va ai trainer Giorini, Addario, Scano, Marchetti, Onofri, ed ancora a Zasa, il cui nome era presente dovunque ci fosse lavoro ingrato e faticoso da compiere, nonché al nostro buon e caro amico Rovesti, che con opera silenziosa ed intelligente è stato uno dei principali artefici della riuscita della gara. Veramente efficiente si è dimostrato il servizio meteorologico, da lui diretto, pur con tutte le approssimazioni cui necessariamente deve sottostare la scienza meteorologica; efficaci ed utilissimi i suoi consigli, direttamente interessanti la condotta di volo, che consentono di definirlo il buon papà dei nostri voli.

Ed infine, veniamo al nostro caro Vitale, che nel suo ufficio, in un mare di carte e con mille preoccupazioni di carattere logistico, amministrativo, di sussistenza, ha saputo fronteggiare l'enorme massa di problemi che su di lui si sono riversati, con grande passione e con infaticabile lavoro; e ad Amileni, veloce riparatore e creatore di pezzi di aliante, che ha ripristinato per i concorrenti la flotta della Scuola Centrale pur fra mille parole fluenti a velocità supersonica.

Un riconoscimento del tutto particolare va al Generale Nannini, che ha voluto e realizzato la gara superando le numerose difficoltà con coraggio e con fiducia nelle capacità dei volovelisti italiani e di aver messo le vere definitive basi di un nostro volo a vela nazionale.

E per ultimo, poiché nessuno ne parla mai, vogliamo citare l'opera dei recuperatori, di

tutti quei giovani cioè, che per pura passione hanno affrontato disagi non indifferenti, notti insonni, digiuni o pasti sommari, in commovente partecipazione a quella gara che molti di essi sognavano per sé, ma che hanno vissuto ugualmente entusiasti nel loro ruolo di volovelisti appiedati (nella maggior parte).

Tutto bene, nel complesso, anche se molto in questo campo v'è ancora da fare; un'esperienza anche questa, che darà copiosi frutti in avvenire; una gara, quella di Rieti, che ha il grande merito di avere tutti affratellati nella comune passione, di aver permesso il nascere di cordiali sincere amicizie fra uomini di diverso temperamento e strato sociale.

I premi

Al vincitore ed ai primi sei classificati sono stati assegnati i seguenti premi:

GIANCARLO SILVA - medaglia d'oro grande dell'Ae.C.I.; orologio offerto da S. E. Caron; L. 30.000 dono dell'Ae.C. Roma.

ANGELO ZOLI - medaglia d'oro media dell'Ae.C.I.; piatto d'argento del C.O.N.I. per il concorrente che abbia realizzato la migliore velocità in una di tali prove (km/h. 50.777 nella prima gara); Coppa Ente Provinciale del Turismo di Rieti al suo Aero Club; L. 20.000 dell'Ae.C. Roma.

MARIO CATTANEO - medaglia d'argento grande dell'Ae.C.I.; Coppa della Camera di Commercio di Rieti all'Aero Club di appartenenza; L. 10.000 dell'Ae.C. Rieti.

MORELLI ALBERTO - medaglia d'argento piccola dell'Ae.C.I.; medaglia d'oro dei volovelisti torinesi in memoria di Giuseppe Zoccola per il volo più lungo (304 km.).

RICCARDO BRIGLIADORI - medaglia d'argento dell'Ae.C.I.

LEONARDO BRIGLIADORI - medaglia d'argento dell'Ae.C.I. e strumenti di bordo per il più giovane concorrente (18 anni).

Agli altri concorrenti sono state consegnate medaglie di bronzo dell'Aero Club d'Italia.

WALTER VERGANI

Parlano del "TROFEO VITTORIO BONOMI,"

IL RACCONTO E LE OPINIONI DI SILVA

I° giorno: il Generale ci esorta alla prudenza

Parla Ricotti, a lui si deve se tutto è andato bene, poi l'ing. Piero Morelli, in veste di professore d'Italiano: tema delle giornate, ecc. ecc. Poi il microfono e relativo altoparlante: Silva... concorrente Silva, è pregato di sbrigarsi. Silva...

Arrivano i giornalisti e atterra il Ministro, seriamente parlando, credo che la sua visita abbia lasciato a tutti un'ottima impressione.

Poi si parte. Dimenticavo che abbiamo anche fatto finta di mangiare in quel primo giorno.

Il povero Silva, n. 15, parte ultimo ma il carrellino non si sgancia, eppure funzionava così bene. Mi fa ancora male la schiena da quanto ci avevo lavorato, mi volle seguire e quasi piangevo. Ricotti ammira la mia calma e non sa che faccio per lasciare lavorare in pace e che sto per scoppiare. Intanto sono arrivate le nuvole, e che nuvole, uno straterello di robaccia che copre tutto. Rovesti guarda e per farmi coraggio mi dice come se per lui ci fossi di già: ti verranno a prendere a Perugia.

Decollo verso le tre, ho avuto una fortuna sfacciata, mi hanno sganciato in una termica che mi ha portato alla base di un cumulo nel quale sono poi salito a 3500 m sul campo. Poi più niente, planata fino quasi Perugia dove ho incontrato Brigliadori (Canguro) che tornava indietro, molto probabilmente se non lo avessi incontrato e non avessi fatto un po' di quota sotto di lui, non arrivavo nemmeno a Perugia, come ha fatto poi a tornare a Rieti lo sa solo lui. A Perugia sul campo c'era già il Passero di Vitelli e dopo aver fatto il giro sul pilone e relativo Colonnello, ho cercato anche io di tornare indietro, avevo ancora 600 m, ho visto Cattaneo dalle parti di Assisi che spirava, sono arrivato esattamente alla sua quota ma era la solita fregatura per cui io prima, lui dopo ci posavamo a Perugia. Dopo arrivano Brigliadori piccolo, Pronzati e

Fanoli. E' stato bellissimo ritrovarsi tutti lì, al tramonto. Ricordo Vitelli che appena ne avvistava uno diceva: bravo piccolo, vieni giù subito, intanto prima o poi qui devi venire ecc...

Vitelli, io e Cattaneo siamo stati fortunati e tornammo a casa quella sera stessa, gli altri poveretti rimasero lì.

II° giorno

Ventaccio di Ovest - l'atmosfera si labilizzerà dice il capo, e si parte a mezzogiorno. Ho passato un brutto momento con l'aria, labilizzata più o meno, di Cantelice, poi è andata bene fino al 1° pilone dove siamo arrivati praticamente insieme Briglia grande (*), io, Briglia piccolo e Zoli.

La somiglianza di quelle regioni con quelle di Grenoble mi ha suggerito di cercare di passare diretto sul secondo pilone cercando di trovare sotto vento alla montagna di Sangemini qualche ascendenza d'onda. E' andata bene e sono passato pelo, pelo sul colle che ora so andare ad Acqua Spate come a Sangemini. Allora però non lo sapevo e così ho girato parecchio cercando stupidamente il segnale. Poi però mi sono venuti i dubbi e mi sono reso conto dell'errore, ero molto basso, meno di 300 metri e costone, costone sono arrivato all'altezza di Sangemini. I commissari mi hanno visto arrivare e continuare diritto, infatti avevo bisogno di fare un po' di quota per passare sul paese, hanno pensato che non avevo capito niente e quindi hanno acceso le fumate dando poi fuoco all'intero prato. Quando sono arrivato io era tutto spento ma il segnale si vedeva bene. Dopo, continuando su Terni ho trovato in termodinamica una

(*) Per chi ancora non lo sapesse Briglia è contrazione del... termine volovelistico: Brigliadori. Brigliadori Riccardo è fratello maggiore di Brigliadori Leonardo. Di qui l'intercalare: Briglia grande o piccolo. (N.d.R.).

bellissima ascendenza (4 m) che mi ha portato a 1400 m e sono tornato diretto a casa sfruttando senza fermarmi qualche ondicina sottovento ai Sabini.

L'arrivo è stato uno dei più bei momenti dei Campionati, la pista si vedeva da lontano con tutte le bandierina bianche e si vedevano i lenzuoli e gli ombrelloni colorati dei cronometristi al traguardo. Dirò solo che sono passato a 160 km/h raso al suolo.

All'annuncio dato dal solito Ricotti che il n. 15 era in atterraggio, i miei aiutanti che dormivano, sono arrivati tristi, tristi pensando che ero stato costretto a tornare indietro. Per un bel pezzo non hanno capito niente, con mia grande gioia e soddisfazione.

Nemmeno ero atterrato che arrivava la bicicletta di Rovesti il quale poveretto era veramente in pensiero.

Giuro che man mano che i concorrenti arrivavano, vedere il viso di Rovesti era uno spettacolo: Zoli, Cattaneo, Mantica ed il sottoscritto, hanno fatto più per il fegato del Meteorologo capo che tutte le pillole che manda giù regolarmente.

III° giorno - Distanza libera

Si parte tutti per il Nord meno Morelli che va verso il Sud, andavano tutti in cerca di cumuli, ma dobbiamo credo tutti riconoscere che ci è andata bene lo stesso. Sono partito molto velocemente, in poco più di un'ora ero ad Assisi al Subasio sfruttando l'onda della valle, quota 1500 sul campo. Ho esitato a cacciarmi verso l'interno anche perché mi ero messo in testa di andare a Reggio Emilia. Ho cercato di andare direttamente a Umbertide, ho perso molta quota, ne ho rifatta un po' sulle collinette che davano un po' di termodinamica e finalmente sono riuscito a salire verso Città di Castello. Dopo S. Sepolcro ho passato il punto più difficile, dalla valle del Tevere a quella dell'Arno, passando sopra il Monastero della Verne, unicamente sfruttando condizioni di pendio e sempre molto basso. Da notare che praticamente dopo Città di Castello non ho più fatto un giro di spirale. Da Bibbiene fino al Feltrone è stato un po' più facile ma quei posti sono veramente brutti e credo che la mia sia stata allora vera incoscienza. Dal Falterone al Passo del Muraglio-

ne ho perso regolarmente quota, piano, piano, ma regolarmente.

Devo dire anche, che durante tutto il viaggio, ho avuto così tanta paura che i miei nervi non ne potevano più ed ho cominciato seriamente a pensare all'atterraggio, per questo ho voluto affrettare le cose e senza sapere poi dove ero effettivamente. L'ho saputo dopo che si trattava del Passo del Muraglione, ho traversato gli Appennini là dove ero, non certo nel posto migliore. Con ogni probabilità sono finito nel rotore e non mi è passato nemmeno per la testa di cavarne fuori qualche cosa per fare quota, la mia sola idea era di andarmene ed il bello è che sempre più basso ho fatto ancora parecchi km, fino alla Raticosa dove sono proprio andato giù come un sasso. Insomma, riflettendoci sopra, devo proprio dire che la stanchezza e la paura mi hanno giocato un brutto tiro. Penso però che esperienze del genere sono le cose più preziose di un volovelista, mi ricordo di quel volo ogni particolare, tanto l'ho vissuto istante per istante.

Appena posato è venuto un signore che ha cominciato a parlare in bolognese, era come musica per me che non ero in Italia mai stato così lontano, tutto è stato meraviglioso, anche il risveglio propiziato da quella sagoma di Zasa che ha scandalizzato e divertito l'intero paese. Non solo, ma ad occhio e croce giudicavo di essere ormai primo in classifica.

IV° giornata di pace

Distanza libera sull'asse Rieti-Folli.

Le condizioni erano abbastanza simili a quelle delle gare precedenti, forte vento in quota da ovest, termodinamica molto buona alla partenza e possibilità di veleggiare in onda. Salito a 2500 sul campo non ho avuto molta difficoltà ad arrivare a Spoleto a circa 1000 e sono risalito completamente in onda (1,50 m/s) fino di nuovo a 2500, quota che mi ha permesso di giungere al Subasio dove ero a circa 2000 metri. Dal Subasio al Monte Penere sopra Gualdo Tadino, poi tentando di avvicinarmi un poco alla rotta sulla collina dietro Pietralunga per finire al Nerone dove sono arrivato molto basso, così basso da temere proprio di non farcela. Mi è andata bene e sono risalito a più di 1500 metri, men-

tre facevo quota è arrivato Cattaneo, più basso di me ed è poi salito quasi alla mia quota. Insieme eravamo indecisi sul da farsi, causa la direzione del vento ed una piccola perturbazione che aveva precluso ogni possibile ascendenza di carattere termico e provocato un salto di vento. Cattaneo che dopo avermi seguito un po' è tornato indietro sperando di risalire come precedentemente, ne sa qualcosa; per mancanza di vento ha dovuto atterrare ai piedi del Nerone.

Personalmente volevo andare verso i Monti della Luna sopra S. Sepolcro ma ho dovuto invece atterrare vicino ad Apecchio dopo aver beneficiato di una discendenza regolare dal Nerone di 4 m/s dietro la perturbazione. Anche questa volta, atterraggio in montagna in un bellissimo campo a salire anche se di accesso non troppo comodo, le mie spalle dopo aver trasportato il Canguro ne sanno qualcosa. Ringraziato sia Vitelli che, piovuto come me, un'ora dopo da quelle parti, mi ha dato un valido aiuto.

Ad Apecchio tutti amici del volo a vela, dal dottore veterinario alle cameriere dell'albergo che sono carine e ballano bene.

A proposito d'indirizzi, domandare al Pronzati, andato giù un po' più lontano, l'indirizzo del suo campetto.

A mezzanotte arriva Zasa, siccome non sa dove abitiamo, si mettono tutti in cerca urlando. Silva... sveglia... Silva... tutto il paese meno me si sveglia, metodo infallibile e di una delicatezza tutta volovelistica.

Alle 8 del mattino siamo a Rieti, Vitelli poveretto arriverà più di un giorno dopo.

Impressioni sulle gare

Lasciatemi dire due parole sulla scuola centrale: l'ho trovata cambiata, vorrei poter dire nel morale e nel fisico. Ci sono più idee e soprattutto più idee nuove e sane, mancano ancora molti mezzi, ma con i pochi a disposizione molto è stato fatto, il merito va a Rovesti, Scano, Vitale che molto hanno lavorato e che soprattutto hanno gettato le basi di quello che deve diventare un vero Centro nazionale di volo a vela. Che i milanesi non siano gelosi, la scuola non solo è necessaria, la sua importanza, soprattutto in Italia è primordiale. Tutti abbiamo bisogno di perfezionarci, di avere una guida. Il resto verrà da solo.

Organizzazione delle gare

Senza voler fare un torto agli organizzatori, non mi aspettavo che avrebbe funzionato così bene: pochi mezzi, poca esperienza, ma molta serietà e buona volontà da parte di tutti, dal Generale agli specialisti e perché no, anche ai piloti.

Gare

Visto le condizioni, irregolari e in complesso abbastanza difficili, i risultati sono a mio avviso molto buoni. Senza esagerare posso dire che 200 km in Italia ne valgono almeno 300 in Francia, se contiamo poi le paure dell'atterraggio fuori campo, non ne parliamo.

Il volo di Morelli è stato un grande successo per il nostro volo a vela ma quello che impressiona ancora di più è il numero totale di chilometri compiuto da tutti i concorrenti.

I nostri voli poi, e questo è molto importante, hanno lasciato intravedere quelle che saranno in un prossimo futuro le possibilità del nostro volo a vela, quando avremo delle macchine da corsa ed un po' d'esperienza in più.

Meteorologia

Alla fine il Generale Nannini era contento, lo si vedeva, il nostro volo è come una piccola famiglia ed il generale si meritava questa soddisfazione da parte dei suoi ragazzi. Noi siamo felici di averlo visto così.

Concorrenti

Senza esitare, tutti bravi dal primo all'ultimo, alcuni bravissimi: Cattaneo, Briglia piccolo. Chi si è ambientato prima al tipo di veleggiamento particolare della regione e ha saputo meglio assimilare lo spirito delle gare è andato più lontano, ma lo ripeto: bravi tutti.

Pronostico volovelistico

Nome dal sapore così strano, fa pensare al Casinò di Montecarlo e a terre lontane, e così caro al nostro amico Rovesti; nella sua bocca sembra un 13 al Totocalcio, tutti ci credono anche se sanno come poi vada a finire.

Come volete che faccia il povero Plinio a dirci che tempo farà a Perugia quando il suo aeroplanino lo porta solo fino al Terminillo ed i Telefoni sono sempre in sciopero?

Se fossi ricco gli comprerei una radio con la quale potrebbe scocciare tutte Le Metereologie Nazionali ad uso e consumo del volo a vela.

Macchine

Il Canguro, che non è stato handicappato nel primo giorno, è stato poi avvantaggiato nelle altre gare, visto il forte vento, molte volte contrario, che non permetteva al Passero di fare molta strada. Avvantaggiato il Veltro nei due ultimi giorni di gara.

Per concludere dirò che l'esperienza che tutti noi abbiamo fatto ci sarà di grande aiuto nelle prossime gare, se poi noi ci metteremo con buona volontà, non solo a volare, ma anche a studiare, aerodinamica, metereologia, e ad analizzare il nostro pilotaggio in modo da possedere perfettamente la tecnica, allora i risultati verranno fuori e con i risultati il volo a vela italiano farà dei passi in avanti.

Ed ora, lasciatemi ringraziare coloro ai quali devo veramente tutto. Marcel Collot, mio istruttore e mio amico Henry Giraud, capo istruttore dell'Aero Club del Delfinato e tutti i miei amici piloti di Grenoble che mi hanno insegnato a volare.

GIANCARLO SILVA

INTERVISTA CON ZOLI

Quella di Rieti è stata la prima gara cui ho partecipato e devo dire di essere molto soddisfatto del risultato ottenuto, sebbene non commettendo errori, avrei potuto far meglio. La gara è stata per me una esperienza utilissima, che dovevo fare, se, come desidero, intendo continuare anche nel futuro l'attività volovelistica sportiva.

Sono andato al trofeo « Bonomi » molto preoccupato in verità, in quanto mi presentavo ad un confronto con i migliori volovelisti, molti dei quali non conoscevo neppure. Mi trovavo a dover difendere un prestigio, acquisito con i recenti voli « record », ed ero a corto di preparazione; infatti pur essendo primatista non avevo mai provato l'emozione del « fuori campo » e ciò mi preoccupava non poco. Inoltre, ed in stretto rapporto, avevo la preoccupazione di scassare il « Passero » (nuovo e di proprietà dell'Aero Club Forlì), che mi avrebbe oltretutto impedito di portare a termine la gara, cosa questa cui tenevo molto.

La prima prova, portata a termine con successo, non è stata facile, specie nella prima parte, per il vento contrario, ma mi ha risollevato un poco il morale. In questa gara, devo ammetterlo, sono stato favorito assieme a qualche altro, dalla conoscenza del per-

corso per averlo già fatto durante il precedente volo « record ». D'altra parte non si deve dimenticare però che le « condizioni » della giornata erano piuttosto sfavorevoli e quindi la velocità realizzata dà il valore effettivo della mia prova.

La seconda è stata per me la più dura, ho scelto almeno tre volte un campo di atterraggio, ma ogni volta, stringendo i denti e facendo ricorso a tutto il repertorio di esperienze acquisite e di teorie assimilate, sono riuscito a togliermi d'impaccio e ad evitare il fuori campo. Classificandomi 2° ho visto rafforzarsi il mio punteggio in classifica per cui ho cominciato, come si suol dire, a dormire sugli allori mentre si faceva strada in me una certa speranza per la vittoria finale.

La terza prova aveva come tema « distanza libera ». Essendo le « condizioni » della giornata, secondo le previsioni, più facili per una rotta Nord Nord Est decidevo di fare rotta su Foligno-Perugia-Arezzo-Firenze ecc. onde avere molti aeroporti a mia disposizione per evitare al massimo il « fuori campo ».

Giunto sulla verticale di Perugia città e stimato di non poter raggiungere Arezzo per il forte vento che a quella quota (1800 m) ostacolava la mia marcia, sono ritornato sull'aeroporto (quota 1400 m) ed ho deciso di at-

terrare smaltendo la quota con i diruttori. Questo atterraggio è stato il più grave errore che potevo commettere.

I motivi che mi hanno indotto a ciò sono molteplici e sono da ricercarsi in quelle righe che aprono questo scritto, per quanto riguarda il « fuori campo » con annessi e connessi, ed in parte in una errata valutazione di quanto avrebbero potuto fare gli altri concorrenti in quella giornata. Infatti ho calcolato che le massime distanze della giornata potevano aggirarsi sui 200 km e quindi atterrando a Perugia avrei ottenuto circa la metà dei punti (300-400), che mi avrebbero permesso di mantenere la testa della classifica. Il magnifico volo di Morelli e quello di Silva, hanno superato di gran lunga le mie povere previsioni dimostrandomi quanto fosse errato il mio ragionamento. Ma non è tutto, credo anche di aver danneggiato un'altro concorrente, il quale, visto il mio « Passero » a terra si è forse lasciato influenzare da ciò, e dal bell'aeroporto, atterrando e concludendo anch'esso la sua prova a Perugia.

La quarta ed ultima prova non ha storia, la rotta era prefissata; purtroppo nei pressi

di Perugia una copertura quasi totale di strato-cumuli impediva ogni formazione di moti convettivi per cui con un poco di vento in coda sono riuscito a portarmi, con una lunga planata, a tre km da Città di Castello. Nel tentativo di rimontare il piccolo svantaggio che mi separava in classifica da Silva, ho proseguito il mio volo fino all'estremo limite, scegliendo il punto di atterraggio a soli 50 metri di quota e concludendo con il mio primo « fuori campo » sul greto del Tevere.

Ho tenuto mettere in evidenza quale sia stata la mia condotta di gara e quali gli errori commessi affinché altri non abbiano a fare altrettanto in futuro. Come ho già detto, la gara di Rieti è stata per me fonte di insegnamento e di perfezione, e credo del resto che tutti i partecipanti abbiano appreso « qualcosa » di nuovo. C'è da auspicare che nel futuro non sia l'unica del genere e la partecipazione possa essere più numerosa a tutto vantaggio del nostro sport. Quanto all'organizzazione del trofeo « Bonomi » 1957, è stata a mio parere perfetta, specie se si tiene conto che è alla sua prima edizione.

Il campo dei « veleggiatori », a parte la ri-

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.)

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.

conferma delle buone qualità del « Passero » l'unica novità era costituita dal « Veltro » e, a quanto pare, è un ottimo aliante. Sarebbe stato bello ed interessante vedere in gara anche altre macchine, come ad esempio l'Eolo,

l'Urendo, l'M 100 e, perché no, il vetusto Cat. 28! Forse i risultati sarebbero stati ancor più brillanti; sarà comunque per il prossimo anno.

ANGELO ZOLI

LE IMPRESSIONI DI ALBERTO MORELLI

Il nostro nuovo « C d'oro » ha trovato ottima l'organizzazione, superiore alle sue aspettative. Opportuna anche la scelta delle gare e soprattutto adeguata l'assistenza meteorologica, della cui grandissima utilità si dichiara convinto. Ottima impressione gli ha fatto Ro-vesti in questo settore.

Insufficiente invece il numero delle prove: sarebbe dell'idea di aumentare il numero dei giorni di gara in modo da intervallare le gare ugualmente, con l'eventualità, ai fini della classifica finale, di scegliere fra le x — 1 prove migliori. Anch'egli ritiene poco logica l'esclusione dei militari, pur essendo contrario ad aumentare il numero dei partecipanti, soprattutto perché ne soffrirebbe l'organizzazione e

sarebbe un onere eccessivo. La clausola dell'iscrizione all'Aero Club quale titolo essenziale per l'ammissione è per Morelli troppo limitativa.

Le impressioni sul rendimento dei concorrenti sono per Morelli buone, perché quasi tutti i partecipanti hanno fatto cose che non avevano mai fatto prima.

Ben scelto anche il periodo di svolgimento delle gare, essenzialmente legato alla disponibilità di tempo dei partecipanti.

Di Morelli pubblichiamo lo schizzo del suo magnifico volo di 300 chilometri, corredato dalle schematiche notizie scritte due giorni dopo dal protagonista stesso.

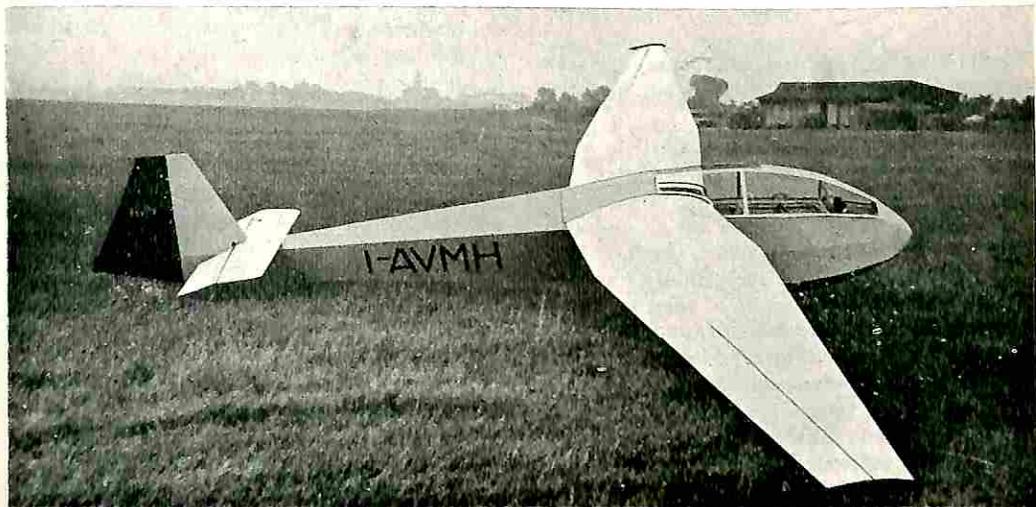
W. V.

S. S. V. V.

SEZIONE SPERIMENTALE DI VOLO A VELA

AEROPORTO FORLANINI

19 Alianti riparati o ricostruiti - 4 prototipi realizzati in quattro anni di attività



L'ASSISTENZA METEOROLOGICA ALLA PRIMA GARA NAZIONALE DI VOLO A VELA

di PLINIO ROVESTI

Durante lo svolgimento della prima gara nazionale di volo a vela, la sezione meteorologica della Scuola Centrale dell'Ae. C. I. ha intensificato la propria attività per assicurare ai piloti concorrenti un buon servizio di assistenza meteo.

Ogni mattina, al briefing generale, lo scrivente notificava e commentava ai piloti i seguenti dati, che venivano successivamente esposti nell'apposito tabellone:

- 1) *Situazione generale del tempo alle 01.00 ore ed evoluzione prevista per le successive 24 ore.*
- 2) *Previsioni meteorologiche per l'Italia Centrale, emesse dal Centro Regionale Meteo di Ciampino (Roma).*
- 3) *Risultati dei sondaggi del vento in quota, che venivano effettuati sul campo di Rieti dal Maresciallo Aerologista Cesare Bolzoni, con palloncini pilota seguiti da teodolite.*
- 4) *Risultati del sondaggio termodinamico dell'atmosfera, che lo scrivente effettuava sulla Valle Reatina sino alla quota dello zero termico, con velivolo "Stinson L.5", dotato di strumenti aerologici.*
- 5) *Previsioni volovelistiche, che lo scrivente formulava in base ai dati suddetti.*

Riteniamo di far cosa gradita ai lettori di "Volo a Vela" riportando i dati meteorologici relativi alle quattro gare disputate, formulando, nel contempo, qualche considerazione sui risultati conseguiti dai piloti nelle singole prove.

5 AGOSTO 1957

1^a PROVA

Velocità su distanza prefissata con ritorno senza scalo al punto di partenza (Rieti-Perugia-Rieti km. 160)

La situazione meteo. - Il « Cartello d'informazioni » del Servizio Meteorologico dell'Aeronautica segnala, alle ore 01.00: in quota correnti moderate NW ed al suolo regime di pressioni alte livellate. Qualche temporale isolato sulle Alpi occidentali; nuvoloso su quelle orientali; sereno o poco nuvoloso altrove. Foschia in Valpadana e lungo i litorali.

Per le successive 24 ore, sia al suolo che in quota, non si prevedono mutamenti sostanziali.

Dal sondaggio termodinamico dell'atmosfera da noi effettuato alle ore 08.00 sulla Valle Reatina, con apparecchio a motore dotato di strumenti aerologici, è stato rilevato che dal

suolo alla quota di 800 metri, regna un'inversione termica dovuta all'irradiazione notturna del terreno ed all'accumulazione di aria fredda nel fondovalle.

L'eliminazione di questa inversione di superficie richiederà una temperatura al suolo di 29°C, che si prevede sarà raggiunta verso le ore 11.30.

Oltre la quota di 800 metri sul suolo regnano masse d'aria leggermente stabili. Si calcola che la loro labilizzazione termica sarà raggiunta, sulla Valle Reatina, nelle ore ed alle quote sottoindicate e con le seguenti temperature al suolo:

Ore 12,30 con 31°C - labile fino a 1.300 m sul suolo.

Ore 14,00 con 32°C - labile fino a 1.700 m sul suolo.

E' facile capire che sopra i rilievi montani la quota di labilizzazione termica aumenterà

proporzionalmente all'altezza ed alla natura dei rilievi stessi.

Per quanto riguarda le previsioni sulla formazione delle nubi convettive nel corso della giornata, segnaliamo l'apparizione fin dalle 09.00 del mattino, di cumuli sui versanti Est del Gruppo Terminillo, prodotti da brezze termiche ascendenti di pendio, con base di condensazione sui 1.000 metri e sommità sui 1.500-2.000 metri. Lo sviluppo di queste nubi è facilitato dalla maggiore umidità posseduta dalle masse d'aria del versante Adriatico.

Si prevede che i cumuli sulla verticale dei versanti montani che circondano la piana Reatina appariranno verso le ore 11 con base di condensazione più alta (inizialmente 1.200-1.300 metri sul suolo, quota che andrà elevandosi di mano in mano che aumenterà la temperatura in superficie). Benché lo spessore di queste nubi convettive sia previsto per un migliaio di metri, esiste la possibilità di formazione lungo i pendii di *Cumulus Congestus* isolati, a maggior sviluppo verticale.

Zero Termico: 3.200 metri.

Ed ecco finalmente le nostre previsioni volovelistiche.

L'attività termoconvettiva non sarà volovelisticamente sfruttabile prima delle ore 12.00. (Si consiglia la partenza per le ore 12.30).

Poiché le alte pressioni livellate regnanti al suolo limiteranno i venti a brezze locali, sulle pianure le condizioni di veleggiamento saranno povere e le ascendenze costituite da bolle termiche isolate, che si staccheranno saltuariamente dai punti surriscaldati del suolo.

Lungo i pendii montani, invece, le condizioni di veleggiamento saranno migliori, grazie all'azione delle brezze termiche ascendenti, che daranno luogo a correnti ubicate principalmente sulla verticale della linea di cresta delle montagne. Queste ascendenze saranno associate a nubi convettive. Si consiglia ai volovelisti di non sganciarsi dai velivoli rimorchiatori a quota inferiore a quella massima stabilita dalla Commissione Sportiva (800 m).

Possibilità di voli di distanza, con « appoggio » termo-orografico, in tutte le direzioni data la scarsa forza del vento sino alla quota di 3.000 metri.

In base alle condizioni meteorologiche regnanti, la Commissione Sportiva decide l'ef-

fettuazione di una gara di distanza prefissata con ritorno, senza scalo, al punto di partenza e computo di velocità, sul percorso Rieti-Pergugia-Rieti (km 160).

Il primo decollo avrebbe dovuto aver luogo alle ore 12.30, ma per difficoltà tecnico-organizzative (era la prima giornata di gare!) non si poté dare il « via » che alle 13.20.

Un po' tardi se si tien conto della povertà delle condizioni termiche e del fatto che per trainare in quota i tredici alianti in gara occorsero circa tre quarti d'ora. Verso le 14.30 poi, un velo di cirrostrati (non previsto dal pronostico) cominciò ad invadere il cielo da ovest verso est causando l'ulteriore impoverimento delle condizioni di veleggiamento lungo tutto il percorso.

Ciò nonostante, Angelo Zoli e Riccardo Brigliadori, superando ostacoli di ogni genere e sfruttando abilmente le ascendenze termiche ubicate lungo i rilievi montani incontrati sulla rotta, riuscirono a portare a termine la difficile prova.

Sorprendente la media oraria segnata da Zoli: 50,777 km/h, col « Passero », un aliante da allenamento!

Sei alianti raggiunsero Perugia, atterrando regolarmente in quell'aeroporto; uno atterrò sul campo di Foligno e gli altri presero terra lungo il percorso senza il minimo incidente.

9 AGOSTO 1957

2^a PROVA

Velocità su circuito triangolare di km 102 sul percorso Rieti-Piedipaterno-Sangemini-Rieti.

La situazione meteo - Il « Cartello d'Informazioni » del Servizio meteorologico dell'Aeronautica segnala alle ore 01.00: In quota moderate correnti da Nord-Ovest. Al suolo regime di alte pressioni livellate. Nuvoloso sulle regioni settentrionali, sulla Toscana e sulle Marche, sereno altrove.

Per le successive 24 ore il « Cartello d'Informazioni » prevede la seguente evoluzione del tempo:

E' probabile, in quota, una lenta rotazione dei venti in senso antiorario.

Permangono pressioni livellate al suolo.

Nuvolo sull'Italia Settentrionale con proba-

bilità di isolati temporali specie sull'Arco Alpino. Sereno o poco nuvoloso altrove, con accentuazione della nuvolosità lungo la dorsale appenninica, dove si potranno avere isolati rovesci. Nebbia nella Val Padana e lungo i litorali.

Segnalazioni particolari:

Passaggi di fronte: Linea di convergenza al suolo sull'arco alpino.

Dai sondaggi del vento in quota, effettuati con palloncini pilota sul campo di Rieti, rileviamo:

a 600 m sul suolo vento da SSE forza 21 km/h;

a 1.200 m sul suolo vento da W forza 23 km/h;

a 1.500 m sul suolo vento da W forza 28 km/h;

a 2.000 m sul suolo vento da W forza 27 km/h

a 2.600 m sul suolo vento da WNW forza 32 km/h.

Dal sondaggio termodinamico dell'atmosfera da noi effettuato alle 07.30 con apparecchio a motore sulla Valle Reatina, abbiamo rilevato che dal suolo a 550 metri esiste un'inversione termica la cui distruzione richiede una temperatura di 27°C raggiungibili alle ore 10 circa.

A quote superiori regnano le stesse masse dei giorni scorsi. La loro labilizzazione termica sino alla quota di 1.000 metri richiede una temperatura in superficie di 31°C, e di 33°C fino a 1.500 metri dal suolo.

Questi valori della temperatura saranno raggiunti dopo mezzogiorno.

Sopra i rilievi montani la quota di labilizzazione termica aumenterà proporzionalmente all'altezza dei rilievi stessi.

La formazione dei cumuli sulla Piana Reatina non avrà luogo prima delle ore 12.00 e cioè quando la temperatura in superficie avrà superato i 31°C. Le prime formazioni appariranno lungo i rilievi montani con base di condensazione piuttosto alta (1.800-1.900 m), base che andrà ulteriormente elevandosi di mano in mano che aumenterà la temperatura in superficie.

Esiste la possibilità di formazione di *Cumulus Congestus* isolati lungo i rilievi nelle ore pomeridiane.

Ed ecco, infine, le nostre previsioni volovelistiche per la giornata del 7 agosto:

Il regime di alte pressioni livellate che si è stabilito nell'Italia centrale da alcuni giorni, limita alle regioni montagnose, l'attività termococonvettiva, che sarà volovelisticamente sfruttabile dopo le ore 12.00 e cioè quando la temperatura in superficie avrà raggiunto i 31°C.

La mancanza di venti definiti al suolo, permette infatti la sola formazione di bolle termiche isolate sui punti surriscaldati della pianura, mentre, lungo i rilievi, le brezze termiche ascendenti permetteranno la formazione di correnti ubicate soprattutto sulla linea di cresta delle montagne.

I decolli potranno iniziare verso le ore 12.30 e la quota di rimorchio non dovrà essere inferiore ai 700 metri.

Poiché i cumuli tarderanno a formarsi ed inizialmente non saranno sempre vigorosi, si consiglia ai piloti una condotta di gara prudente soprattutto nei primi chilometri del circuito triangolare di 102 chilometri che verrà disputato oggi, sul percorso Rieti-Piedipaterno-Sangemini-Rieti.

Si consiglia pure ai piloti di non abbassarsi al disotto degli 800 metri. Il vento che soffia da W, oltre tale quota, faciliterà il veleggiamento termo-dinamico sulle catene la cui altezza supera i 1.000 metri.

Il primo decollo avvenne regolarmente alle 12.35, ora in cui si registrò la temperatura ritenuta necessaria per una sufficiente organizzazione dei movimenti termococonvettivi. Seguirono rapidamente le altre partenze e Ricotti confermò le sue ottime doti di direttore di linea, mettendo in aria, in poco più di quaranta minuti tutti gli alianti.

I concorrenti, tessendo spirali su spirali, riuscirono faticosamente ad agganciarsi alle termiche secche che si formavano lungo i rilievi montani del Terminillo.

Diamo cordialmente atto ai piloti che i cumuli da noi pronosticati tardarono a formarsi ed i pochi che apparirono nel corso della giornata furono di modeste proporzioni ed ebbero vita breve. Lungo il circuito triangolare le condizioni di veleggiamento furono, pertanto, povere per tutta la durata della gara, che ha impegnato severamente i concorrenti.

Tuttavia, quattro di loro — Silva, Zoli, Cattaneo e Mantica — riuscirono a portare

Locali cumuli sui rilievi nelle ore meridiane, con base inizialmente sui 1.000 metri e sommità a 3.000 metri.

Venti al suolo: meridionali con forza di 10-20 nodi.

Venti in quota: a 1.500 m da 260° forza 15 nodi; a 3.000 m da 280° forza 15-20 nodi; a 6.000 m da 300° forza 25 nodi.

Questi dati del vento in quota sono stati confermati nel corso della mattinata, dai tre sondaggi effettuati con palloncini pilota sull'aeroporto di Rieti.

Ed ecco i risultati del sondaggio termodinamico dell'atmosfera, da noi effettuato alle ore 08.00 sulla Valle Reatina, con apparecchio a motore.

Dal suolo a 550 metri esiste una notevole inversione termica, che sarà eliminata con una temperatura al suolo di 29,5°C, raggiungibili verso le ore 11.00.

Sopra l'inversione regnano masse stabili. Per la labilizzazione termica di queste masse, fino alla quota di 1.000 metri dal suolo della Valle Reatina, occorrono in superficie 31,5°C, che si raggiungeranno verso le ore 12,30. Sopra i rilievi montani la quota di labilizzazione termica aumenterà in proporzione all'altezza dei rilievi stessi.

Le nubi cumuliformi segnalate dal bollettino meteo di Ciampino interesseranno le regioni a Nord della Valle Reatina. I cumuli che potranno eventualmente formarsi a Sud di Rieti, appariranno soltanto nell'ora della massima temperatura, con base di condensazione oltre i 2.000 metri. La loro formazione, però, risulta assai difficile.

Riportiamo, in fine, le nostre previsioni volovelistiche per la giornata.

La relativa stabilità delle masse che interesseranno le regioni Centro-meridionali non permetteranno la formazione di movimenti convettivi efficaci e persistenti sulle pianure. Sui rilievi orografici, invece, le correnti ascendenti saranno più intense, specie lungo i pendii orientati approssimativamente da ovest ad est, per i veleggiamenti fino a 900 metri di quota, e da NW a SE per quote superiori ai 1.000 metri. Tale variazione è dovuta alla rotazione che il vento subisce con l'altezza.

Le masse d'aria a Nord della Valle Reatina

sono leggermente più instabili di quelle a sud. Va rilevato, però, che a nord, oltre Arezzo, la nuvolosità andrà gradatamente aumentando nel corso della giornata, mentre a sud il cielo rimarrà in prevalenza sereno.

L'attività termoconvettiva sarà volovelisticamente sfruttabile quando la temperatura al suolo avrà raggiunto 31,5°C, prevedibili verso le ore 12,30.

Dovendosi disputare una prova di distanza libera non si forniscono altri dati sulla convenienza di volare verso sud o verso nord, lasciando ad ogni pilota facoltà di scelta della propria rotta per la prova odierna. I concorrenti che desiderano ulteriori chiarimenti sulla situazione meteo, dovranno formulare i loro quesiti nel corso del briefing generale. Le risposte ai singoli saranno date pubblicamente.

In previsione della nuvolosità che si produrrà sulle regioni dell'Appennino centro-settentrionale interessate dai fronti segnalati dal Servizio Meteorologico dell'Aeronautica, si notifica lo stato del cielo e del vento al suolo, alle ore 11,30, nelle seguenti località:

Arezzo: 1/8 *Cumuli* a 1.000 metri - vento da 140° - 5 nodi.

Firenze: 4/8 *Stratocumuli* a 1.000 metri - vento da 300° - 5 nodi.

Bologna: Sereno - vento da 170° - 6 nodi.

Le partenze sono fissate per le ore 12,30. Tra i concorrenti regnano grande animazione ed un clima di alta tensione ideale...

Fin dalle prime ore del mattino erano apparse, verso sud-est, assai lontane, alcune formazioni lenticolari. Molti piloti, assieme a noi, avevano fermato la loro attenzione su quelle potenti amiche del volo a vela. Sfruttare però i movimenti ondulatori associati a tali nubi lenticolari sarebbe stato tutt'altro che facile.

La maggior parte dei concorrenti scelse quindi la via più agevole e sicura: quella del nord.

Alle 13,30 tutti gli alianti sono in volo sulla via del nord. Non si sa bene chi, ma uno sembra indugiare a lungo sui costoni del Terminillo, ad altissima quota, e non si decide a partire. Più tardi sapremo che si tratta del « Veltro » di Morelli, che cerca di raggiungere quanta più quota possibile per dare il balzo verso le onde della Maiella, e prendere — solitario cavaliere dell'aria — la rotta del sud.

Anche i concorrenti che hanno seguito la via del Nord hanno ottenuto risultati notevoli. Il brillantissimo Silva ha raggiunto l'Appennino Bolognese, percorrendo ben 231 km. risultato che lo farà passare in testa alla classifica generale. Il giovanissimo Leonardo Brigliadori ed il tenace Pronzati, superano l'Appennino ed atterrano, il primo a Cesenatico (km 197) ed il secondo oltre Rimini (km 185).

12 AGOSTO 1957

4^a PROVA

**Distanza libera su rotta prefissata (Rv. = 343°)
Rieti-Forlì**

La situazione meteo - Il « Cartello d'Informazioni » del Servizio Meteorologico dell'Aeronautica, segnala, alle ore 01.00: Minimo a tutte le quote sulle isole Britanniche. Perturbazioni di origine Atlantica interessano l'Italia Settentrionale, apportando nuvolosità, localmente intensa, e isolati temporali.

Per le successive 24 ore è prevista la seguente evoluzione del tempo: Minimo citato si sposta lentamente verso Nord-Est. Perturbazioni Atlantiche, rapidamente scorrendo lungo ramo forti correnti in quota con direttrice SW, interessano l'Europa dall'Iberia alla Russia settentrionale.

Nuvoloso e coperto sull'Italia settentrionale con isolati temporali e grandinate. Poco nuvoloso altrove, con locali accentuazioni della nuvolosità, specie sulle regioni del versante Tirrenico.

Segnalazioni particolari: Passaggio di fronte freddo sull'Italia Settentrionale.

Il sondaggio termodinamico dell'atmosfera, da noi effettuato nelle ore 08,00 con apparecchio a motore, sulla Valle Reatina, ha rivelato l'esistenza di una massa d'aria stabile dal suolo ad oltre 3.000 metri, con gradiente termico verticale medio di 0,6°C per ogni 100 metri.

Tuttavia, l'elevata temperatura registratasi in superficie fin dalle prime ore del mattino, permetterà la rapida labilizzazione termica degli strati superficiali. Alle ore 11.00 si avranno circa 35°C al suolo e la massa sarà instabile fino alla quota di 1.100 metri sulla valle, e di 1.500 metri sui rilievi del Terminillo. La quota di labilizzazione aumenterà,

in seguito, parallelamente alla temperatura in superficie.

Negli strati inferiori l'aria è molto secca e la formazione di nubi convettive sulla Valle Reatina, richiede una temperatura di circa 40°C, valore che difficilmente verrà raggiunto nella giornata.

Riportiamo, in fine, il pronostico volovelistico:

Il forte vento in superficie, che soffierà per tutto il giorno dal 3° quadrante con intensità media di 15 nodi e raffiche di 25-30 nodi, disturberà la formazione di uno « strato limite termico » consistente, ed il veleggiamento in pianura non sarà sempre possibile.

Lungo i pendii montani, invece, le condizioni di veleggiamento saranno ottime fin dalle ore 11.00, sopra tutto nel lato sopravvento delle catene orientale da Nord-Ovest a Sud-Ovest. Sopra queste stesse catene montane, oltre i 2.000 metri, si svilupperanno movimenti ondulatori di notevole intensità.

Si raccomanda ai piloti che non hanno sufficiente esperienza di volo d'onda, di limitarsi al veleggiamento termodinamico e di portarsi sottovento ai pendii soltanto dopo aver guadagnato molta quota veleggiando sopravvento.

Poichè le odierne condizioni meteorologiche non permettono che voli verso il nord, la Commissione Sportiva ha stabilito di effettuare un volo di distanza sulla rotta prefissata di 343° (Rieti-Forlì).

Everest

La gomma da cancellare
di qualità superiore
preferita dal tecnico



E' un prodotto delle
M. P. MATERIE PLASTICHE



Direzione vendite a Milano V.le Piave, 15

Si notificano i dati del vento in quota del sondaggio effettuato sull'aeroporto di Rieti alle ore 10,30:

In superficie vento da S con forza di 20 km/h e raffiche di 35 km/h;

a 500 metri vento da S con forza di 26 km/h

a 1.000 metri vento da S con forza di 46 km/h

a 1.500 metri vento da SW con forza di 45 km/h

a 2.000 metri vento da WSW con forza di 50 km/h

a 3.000 metri vento da WSW con forza di 65 km/h.

Al briefing generale delle ore 11.00 raccomandiamo di effettuare al più presto le partenze perchè il fronte freddo che ha già invaso la Valpadana, apporterà, nelle ore pomeridiane, intensa nuvolosità anche sull'Italia Centro-settentrionale e potrà precludere la via del nord agli alianti in gara.

Il forte vento in superficie costringe il direttore di linea a disporre il trasferimento degli alianti sul lato nord del campo, per aver modo di effettuare i decolli contro vento, e questo cambio fa ritardare notevolmente le partenze. La turbolenza esistente negli strati inferiori mette a dura prova volovelisti e piloti rimorchiatori. I decolli si effettuano con lentezza in condizioni estremamente difficili. Qualche concorrente non riesce a mantenersi nelle agitatissime ascendenze ed è costretto ad effettuare una seconda partenza. Finalmente alle 14.30 tutti gli alianti sono in volo sulla rotta del nord.

Le condizioni di veleggiamento sono tutt'altro che facili, ed in particolar modo per quei piloti che non riescono a superare i 2.000 metri. Al di sopra di questa quota, però, le cose cambiano: onde, onde per... tutti.

Per un centinaio di chilometri la gara prosegue normalmente per la maggior parte dei concorrenti. Poi, il famoso fronte, comincia a far sentire la propria influenza sulle condizioni di veleggiamento, e sul Monte Nerone, i concorrenti più avanzati, trovano l'ultima ascendenza della giornata. Più avanti, nubi medie e alte, discendenza generale ed atterraggi... in serie.

PLINIO ROVESTI

MANZONI FRATELLI

Sant'Angelo Lodigiano (Milano)



Fonderie e Officine Meccaniche



SARACINESCHE

PER ACQUEDOTTO

PER GAS

PER RISCALDAMENTO

Soc. O.M.S. Saleri

Lumezzane S. S. (Brescia)

Rubinetterie brevettate per metano



Rubinetterie sanitarie
senza premistoppa



Rubinetterie per acquedotto
e riscaldamento



Contatori per acqua e per gas

GIANCARLO SILVA E LA SCUOLA FRANCESE

Giancarlo Silva si è autorevolmente presentato ai volovelisti italiani con due imprese d'eccezione: la conquista del "C d'oro" e quella del Trofeo Bonomi, entrambe realizzate quest'anno, a pochi mesi dal conseguimento dell'insegna d'argento. Un nome fino a qualche tempo addietro sconosciuto, ma tuttavia un pilota ben formato, che giovandosi della grande esperienza francese ha saputo assimilare una eccellente tecnica di pilotaggio e del volo di distanza. Imprese tutt'altro che estemporanee sono state quindi le sue, frutto di esperienze profonde e solo apparentemente troppo affrettate, e sintesi di buona preparazione con spiccate qualità atletiche di cuore e di coraggio.

Nato a Milano il 2 maggio 1934, ma residente a Roma da molti anni, Silva è stato condotto da motivi di studio a Grenoble. Nel 1954, profittando della locale Scuola di Volo a Vela, ha iniziato contemporaneamente i corsi di volo veleggiato ed a motore, sotto la guida di Marcel Collot. I suoi primi contatti col volo sono dell'agosto, ma già a fine ottobre 1954 egli è in possesso del brevetto di 1° grado e del "C". La scuola, seguita sul C.800, il C.25 S. ed in ultimo sul C.301 (specie di Grunau), lo ha visto impegnato in doppi comandi sia a verricello che in traino. Dopo il brevetto si susseguono ancora molti voli di allenamento, sia in doppio che da solista, e solo nel febbraio dell'anno successivo Silva può accedere al C.311 P., primo gradino degli alianti da "performance".

In pendio Silva realizza nell'aprile 1955 le prove di quota e durata per il "C d'argento", con unico volo; successivamente effettua il passaggio sul Nord 2000 (Meise), che è già un aliante da primati.

Nell'estate dello stesso anno egli viene in Italia, dove visita la Scuola Centrale di Rieti ed ha i primi contatti con l'ambiente volovelistico italiano. A Rieti compie qualche volo a doppio comando con l'ing. Angeloni, Bovolenta e Santini.

Nel gennaio 1956 effettua il passaggio sul "Milan" (Weihe); in aprile prende contatto col Centro Nazionale di La Ferté (regione pa-

rigina), particolarmente indirizzato ai voli di distanza. Quì, come un illustre sconosciuto, viene rimesso a doppio comando e numerosi sono i voli di controllo effettuati sia con Lepanse (il noto primatista), che con Pechaud. E' di quell'epoca il primo tentativo di distanza di "C d'argento", effettuato su un Emouchet. Silva conta a quel giorno circa 60 ore di volo.

Nella seconda metà di luglio Giancarlo torna a Rieti, dove stringe amicizia con Zoli e Scano, già discorrendo con quest'ultimo della necessità di un Centro Nazionale italiano di perfezionamento e di un metodo unico e razionale d'insegnamento. Vola ancora con Bovolenta e prende contatto col Passero, che definisce buon apparecchio da allenamento avanzato, anche se trasecola nel constatare l'assenza della pallina che in Francia costituiva lo strumento più considerato ed indispensabile.

Finalmente, l'ultimo giorno della sua permanenza a Rieti egli conquista l'insegna d'argento superando in circuito l'ultima prova (allora grande avvenimento).

Nel febbraio di quest'anno, Silva compie il passaggio sull'Air 102; nell'aprile, sempre profittando delle vacanze pasquali, ritorna a La Ferté, dove supera rapidamente le prove di controllo col capo-istruttore Pechaud. Il 15 aprile, con un bellissimo volo, supera la distanza richiesta per il "C d'oro", mancando per un soffio la meta dichiarata di Niort, che gli avrebbe valso la conquista contemporanea del primo diamante. L'atterraggio avviene a 21 chilometri dalla meta.

Due giorni dopo Silva passa sul Breguet 904, in un volo di premio e perfezionamento compiuto con Lepanse; quattro giorni dopo, su Air 102, vola ancora per 100 km atterrando sulla Loira.

Il 6 maggio egli completa l'insegna d'oro a Grenoble, dove con un volo molto interessante e laborioso realizza il guadagno quota dei 3.000 metri sfruttando il pendio e la termodinamica delle Alpi. Il punto basso denunciato dal suo barografo è di 150 metri (a Grenoble una serie di collinette permette cose interessanti); assaggia anche le correnti discendenti

sottovento ai pendii nel tentativo di prendere qualche bolla termica di passaggio, e legge anche 10 m/sec a scendere.

Il 17 luglio Silva viene in Italia accompagnando Collot, che è invitato in forma non ufficiale dall'Aero Club. Durante la sua permanenza a Rieti, Collot ha modo di trasmettere preziose nozioni ad alcuni dei nostri piloti istruttori là presenti, che ne rimangono molto impressionati. Collot rileva come i nostri piloti, cresciuti in clima di autodidattismo che secondo schemi razionali sperimentati, abbiano tuttavia una certa classe anche se bisognosi di perfezionamento. Il metodo d'istruzione di Scano, da lui elaborato ed applicato alla Scuola di Rieti, secondo l'esperienza diretta personale, è molto razionale ed assai proprio, vicino addirittura all'elaboratissimo Metodo Francese. Collot rileva come ciò confermi la nuovissima tesi dell'unicità dei modi di pilotaggio: che è quello esatto, che sostituisce e supera tutti i diversi e personali sistemi in una razionale astrazione.

Il 5 agosto iniziano le gare del Trofeo Bonomi. Silva, che ignaro del programma sportivo italiano non aveva potuto effettuare alcun

preparativo, può partecipare ugualmente grazie all'interessamento dell'Organizzazione della gara, che riesce a reperirgli aliante, squadra, carrello e qualche strumento. Dopo aver perso la prima prova per un banale guasto al carrello, che ritardandogli oltre misura la partenza, gli toglie il tempo materiale di concludere la gara, Silva vince nettamente la seconda prova, distaccando nella classifica generale tutti gli altri e ponendosi a ridosso di Zoli, al secondo posto. Nella terza prova si classifica secondo e, approfittando della scarsa prestazione di Zoli, assume il comando della classifica. Nella quarta gara è fra i primi, confermando così non solo il suo primato, ma anche le sue buone qualità, fra cui la sufficientemente completa ed efficace preparazione, il suo coraggio e la sua tenacia nei momenti meno facili.

Con Silva il volo a vela italiano ha acquistato un buon pilota, che certamente farà parlare di sé; un pilota che ha l'aria di voler movimentare il libro d'oro dei primati italiani, senza atteggiarsi ad unico depositario di virtù soprannaturali. Forse con Silva avrà termine il divismo volovelistico italiano.

W. V.

LA SCUOLA FRANCESE

NOTE ALLE LEZIONI DELL'ISTRUTTORE MARCEL COLLOT

Le statistiche degli incidenti mostrano come la causa principale degli stessi risieda in uno o più errori di pilotaggio. E poichè migliorare la tecnica di pilotaggio significa non solo aumentare il coefficiente di sicurezza, ma contemporaneamente trarre il miglior risultato dal mezzo di cui si dispone, in Francia già da diversi anni il servizio dell'aviazione leggera e sportiva si è dato il compito di unificare e migliorare i metodi d'istruzione al pilotaggio. Una messa a punto è stata realizzata nei Centri delle Montagne Noire e di Challes les Eaux, dei quali quest'ultimo si occupa esclusivamente della formazione di istruttori.

La caratteristica dominante della Scuola francese consiste nello studio approfondito del

comportamento del velivolo nei suoi assetti di volo. Da questi studi è nata la convinzione che non esistono differenti maniere di condurre un velivolo, ma una sola: QUELLA ESATTA. E trovata questa maniera, essa è stata divulgata, ed è nato così «La Méthode Française de pilotage». Il quale non è qualcosa di eccezionale o di rivoluzionario, ma bensì ed unicamente il frutto e la sintesi di una lunga esperienza e di ricerche approfondite, che lo rende efficiente ed adottato da tutte le scuole ed i centri francesi.

Per poterlo meglio descrivere, immaginiamo un allievo completamente digiuno delle più elementari nozioni di volo, e che si presenti per la prima volta ad un Centro Nazionale di

volo a vela. Il corso normale di pilotaggio dura circa un mese e l'allievo viene portato al brevetto « C » dopo aver assimilato elemento per elemento il metodo. Il quale poggia su due importanti cardini:

— Il pilotaggio visuale,

— La divisione nelle seguenti parti ben distinte:

- 1°) Volo d'ambientamento,
- 2°) Lavoro alle deboli inclinazioni d'ala (da 0° a 25°),
- 3°) Lavoro alle medie inclinazioni (25°-45°),
- 4°) Forti inclinazioni.

Volo d'ambientamento

In questa prima fase l'istruttore si preoccupa soprattutto di situare al massimo l'allievo nel suo apparecchio e sul suo terreno, facendo inoltre controllare visualmente le variazioni d'assetto del velivolo ad ogni azione dei comandi. Ciò consiste nel valutare esattamente, col solo ausilio dell'orizzonte e di un punto qualsiasi di riferimento dell'aliante, quale ad esempio il bordo della cappottina, quella che è esattamente la posizione e l'assetto dell'aliante stesso (o dell'aeroplano).

Lavoro alle deboli inclinazioni

Gli esercizi di questa fase consistono nella conoscenza dell'azione dei governi (Effetti principali, Effetti secondari); nel controllo del pilotaggio sugli strumenti elementari, negli esercizi di emergenza.

1) *Azione dei governi.* - a) *Effetti principali.* Vengono definiti i tre assi di rotazione del velivolo, e cioè:

- imbardata (attorno all'asse verticale)
- rollio (attorno all'asse longitudinale)
- beccheggio (attorno all'asse trasversale).

Vengono definiti i governi che agiscono direttamente su questi assi (rispettivamente: timone di direzione, alettoni e timone di profondità), procedendo all'analisi visuale di questi effetti, nel modo seguente:

— Effetto sulla pendenza (= angolo di discesa): agisco con la cloche in avanti, indietro: noto un aumento, una diminuzione della pendenza, controllabile visualmente, secondo il principio sopra esposto dell'analisi visuale dei movimenti.

— Effetto sulla cadenza (= velocità angolare): agisco sulla pedaliera a sinistra, a destra, il velivolo sposta il muso nel senso nel quale agisco e si nota una creazione di cadenza, un aumento, una diminuzione della stessa. Controllo visuale di questi effetti.

— Effetto sull'inclinazione: agisco sulla cloche lateralmente, a destra, a sinistra e noto un movimento d'inclinazione nel senso in cui agisco. Quindi, enunciazione delle due regole fondamentali del pilotaggio:

— l'apparecchio risponde sempre nel senso in cui il pilota agisce;

— l'apparecchio risponde per tutto il tempo in cui dura l'azione del pilota.

Abbiamo chiamato questi effetti « principali » perchè essi sono la conseguenza diretta del movimento di un governo: ad ogni azione, l'apparecchio ruota direttamente attorno all'asse di pertinenza del rispettivo governo.

b) *Effetti secondari.* Si intendono per tali quegli effetti dovuti a variazioni dei governi e che fanno ruotare il velivolo intorno ad assi non direttamente influenzati dai rispettivi governi di pertinenza. I più importanti sono:

— Imbardata inversa. E' dovuta a variazione di resistenza all'avanzamento causata dal muoversi dei governi. Si riscontra sulle ali, in quanto la resistenza dell'alettone che si abbassa è superiore a quella dell'alettone che si alza. Pertanto un'azione sul governo che comanda l'inclinazione (cloche), spostandola lateralmente, ha per effetto di far ruotare il velivolo non solo intorno all'asse di rollio (effetto primario), ma anche intorno all'asse di imbardata, e nel senso contrario all'inclinazione (imbardata inversa). E' logico che quest'effetto sia molto più accentuato sugli aliante, che hanno a parità di massa, una più forte apertura alare degli altri aeroplani, e che esso vari nei diversi tipi di aliante; nel Canguro, ad esempio, esso è assai preponderante, soprattutto alle basse velocità. Infatti, esaminando la polare di un'ala, osserviamo che alle

forti incidenze e quindi alle deboli velocità, ad un aumento di portanza minimo, corrisponde un aumento molto più forte della resistenza.

— Rollio indotto. Volando in linea retta, la creazione di una cadenza (velocità angolare) a destra od a sinistra, fa inclinare l'apparecchio a destra od a sinistra. Durante una virata, una variazione di cadenza crea una variazione d'inclinazione nello stesso senso. Questo effetto è dovuto alle diverse velocità periferiche delle ali, per cui l'ala esterna, che risulta accelerata dalla creazione della cadenza, dà una maggiore portanza, mentre quella interna, decelerata, ne dà una minore. In aliante questo effetto è molto importante, vista la grande apertura alare e le velocità di utilizzazione, quasi sempre prossime allo stallo.

— Effetto bandiera. Durante il volo rettilineo accade che, inclinando *lentamente* le ali (onde evitare l'effetto dell'imbardata inversa), l'apparecchio tende a virare dalla parte in cui è inclinato. Ciò accade in quanto tutti gli aeroplani hanno la superficie laterale (cioè la vista di fianco) progettata in modo che la parte posteriore al centro di gravità sia superiore a quella anteriore, onde assicurare la stabilità di rotta. Questo viene generalmente ottenuto con l'adozione della deriva, di cui una parte è mobile ed è appunto il timone di direzione. Ora accade che quando l'apparecchio è inclinato la superficie laterale della fusoliera concorre al sostentamento del velivolo, anche se in misura molto limitata; per cui la differente distribuzione delle superfici rispetto al centro di gravità provoca una rotazione della coda attorno allo stesso e verso la parte contraria all'inclinazione, con una creazione di cadenza (velocità angolare) dalla parte dell'inclinazione stessa.

Durante lo studio di questi effetti secondari, l'istruttore interviene soprattutto a voce, allo scopo di far notare all'allievo il più esattamente possibile quella che è la sua posizione rispetto all'orizzonte, ed intervenendo solo quando diventa necessario e per precisare i punti che non fossero stati perfettamente compresi. Nei centri francesi si dice che il pilota sa pilotare quando sa ben vedere, e ciò vale per tutte le posizioni e per tutti i tipi di aeroplano.

2) *Controllo del pilotaggio sugli elementi elementari.* - Utilizzazione dell'anemometro: durante un'evoluzione, passaggio da una velocità determinata ad un'altra pure determinata, attraverso una variazione della pendenza. - Utilizzazione della pallina: in volo rettilineo, mettendo l'apparecchio in scivolata, la pallina cade dalla parte in cui si scivola; in virata, sia in scivolata che in derapata, si hanno due casi: rimessa al centro della pallina agendo sulla cadenza, ed agendo sull'inclinazione. Tutto questo viene eseguito in esercizi alternati sull'anemometro e sulla pallina, sempre con controllo visuale delle posizioni assunte durante le evoluzioni.

3) *Esercizi di emergenza.* Messa in guardia dell'allievo:

— In linea retta. Avvicinamento alle velocità critiche (visualizzazione della pendenza che diminuisce fino allo stallo), sprofondamento del velivolo con conseguente aumento dell'incidenza alare rispetto il senso del moto. Ai regimi critici, azione nefasta degli alettoni per correggere una variazione d'inclinazione, ed azione positiva della pedaliera. Abbiamo già osservato come, alle forti incidenze, un aumento di portanza (alettoni che si abbassa) provochi un aumento notevole della resistenza all'avanzamento per quell'ala e quindi il rischio possibile di uno stallo asimmetrico delle ali dovuto al fenomeno dell'imbardata inversa e conseguente diminuzione di portanza della stessa ala rispetto quella opposta. Si crea quindi una cadenza inversa ed una inclinazione inversa, che deve essere corretta sulla pedaliera col duplice effetto di neutralizzare la cadenza inversa per effetto primario e l'inclinazione col rollio indotto. Evitare le correzioni di alettone per non creare l'imbardata inversa e quindi la vite.

Messa in vite su stallo (su azione unica della pedaliera) ed uscita dalla vite: azione della cloche unicamente nel senso della profondità, aiutando eventualmente in un secondo tempo con la pedaliera nel senso opposto alla rotazione onde accelerare maggiormente l'ala interna alla rotazione. Evitare assolutamente qualsiasi intervento sugli alettoni.

— In virata. Stallo su virata derepata. Questo esercizio è di un'importanza capitale perché è l'errore classico di un allievo in virata in vicinanza del suolo. Quando è molto basso

rispetto al terreno, l'allievo prova una certa ripugnanza ad inclinare l'apparecchio ed è quindi generalmente in derapata; il rollio indotto che nasce da questo eccesso di piede tende a sollevare l'ala esterna, aumentando l'inclinazione, cosa che l'allievo tende istintivamente a correggere di alettone. A questo punto l'effetto di imbardata inversa dovuto all'alettone interno abbassato amplifica la derapata, l'ala si affonda sempre più ed entra in stallo per aumento di incidenza vicino al regime critico. Il muso dell'apparecchio affonda e la tendenza istintiva dell'allievo è di correggere con azione di cloche all'indietro, aumentando quindi l'incidenza, perdita di velocità e provocando l'autorotazione (vite). Questo errore va corretto riprendendo anzitutto velocità e sopprimendo l'eccesso di cadenza. In generale, cloche avanti e piede esterno.

Lavoro alle medie inclinazioni

1) *Ambientamento* - L'istruttore effettua qualche virata commentando le loro particolarità nei riguardi della cadenza, l'inclinazione e la pendenza. L'allievo, che possiede già la tecnica del volo rettilineo e delle virate a debole inclinazione, è in grado di afferrare la maggiore complessità della tecnica di virata a maggior inclinazione, dovuta a ciò che si definisce comunemente « l'incrocio dei comandi ». In virata a media inclinazione, l'azione di uno dei governi agisce sulla pendenza e sulla cadenza contemporaneamente. La pedaliera interna aumenta la cadenza e la pendenza, il piede esterno le diminuisce entrambe; la cloche in avanti aumenta la pendenza e diminuisce la cadenza, cloche all'indietro viceversa. Alle deboli inclinazioni questi effetti sono di entità molto minore e si possono trascurare.

Si nota inoltre la necessità di aumentare la velocità dell'apparecchio, dovuta alla forza centrifuga che aumenta il carico alare.

2) *Azione dei governi.* a) *Effetti sulla pendenza:*

— Effetto diretto: agisco sulla cloche avanti ed indietro, l'apparecchio risponde sempre nel senso in cui agisco e noto rispetto all'orizzonte un aumento o una diminuzione della pendenza.

— Effetto indiretto: agisco sulla pedaliera all'interno, all'esterno della virata, e l'apparecchio perde nel senso in cui agisco, ma noto un aumento, una diminuzione di pendenza. Necessità di una coordinazione dei due governi sia per una variazione di pendenza che di cadenza, e di un dosaggio giudizioso per ottenere gli effetti voluti.

— Aumento o diminuzione della pendenza pura: azione della cloche avanti ed indietro e dosaggio dei due governi (cloche e piede) per ottenere la variazione desiderata (per variazione di pendenza pura si intende variazione a cadenza costante, astruendo dalla posizione della pallina).

b) *Effetti sulla cadenza:*

— Effetto diretto: agisco sulla pedaliera all'interno, all'esterno della virata e l'apparecchio parte nel senso nel quale agisco, con un aumento ed una diminuzione di cadenza.

— Effetto indiretto: agisco sulla cloche indietro, avanti: l'apparecchio parte nel senso in cui agisco e noto sempre un aumento ed una diminuzione di cadenza.

— Aumento o diminuzione di cadenza pura (a pendenza ed inclinazione costanti): coordino i due governi e li do so per ottenere la variazione desiderata. Come nel caso precedente, si fa astrazione dalla pallina.

3) *Evoluzioni coordinate sull'orizzonte.* - Visualizzazione degli esercizi precedenti rispetto all'orizzonte. L'allievo, che sa già rendersi conto delle variazioni di posizione del proprio apparecchio dovute agli effetti primari e secondari, deve arrivare a visualizzare la propria posizione e quindi a rendersi conto esattamente ed in ogni istante dei movimenti del suo apparecchio rispetto all'orizzonte, anche durante questi esercizi di coordinazione dei comandi. Nota: durante la correzione di uno squilibrio, la prima reazione del pilota deve effettuarsi su di un solo governo e successivamente deve attuarsi la coordinazione. Se ad esempio si vuole correggere una diminuzione di cadenza, prima si darà piede interno, e dopo, se necessario, si darà cloche indietro.

4) *Controllo del pilotaggio con gli strumenti elementari.* - Anche qui si effettua il passaggio da una velocità stabilita ad un'altra pure sta-

bilità (anemometro); scivolo, derapo, e riporto la pallina al centro agendo prima sulla cadenza; quindi lo stesso esercizio con azione sull'inclinazione.

5) *Evoluzioni coordinate sull'orizzonte, controllate dagli strumenti.* Consistono in esercizi alternati sull'anemometro (pendenza) e sulla pallina (cadenza, inclinazione).

6) *Esercizi di emergenza:* messa in guardia sullo stallo in virata derapata. A questa inclinazione, portando indietro la cloche per aumentare la cadenza, si aumenta rapidamente l'incidenza delle ali, il che rende lo stallo più rapido (anche senza una derapata di notevole evidenza). Nota: l'angolo di stallo è lo stesso, ma la velocità di stallo è superiore. L'apparecchio inoltre stalla più facilmente su azione laterale della cloche, per aumento di resistenza all'avanzamento e quindi imbardata inversa.

Grandi inclinazioni

1) *Ambientamento:* L'istruttore effettua qualche virata, commentando le loro particolarità nella cadenza, pendenza, inclinazione; si insiste sull'aumento dell'effetto di incrocio dei comandi (praticamente il piede diventa un comando di profondità e viceversa). Si sottolinea inoltre la necessità di aumentare ancora la velocità per effetto dell'incremento del carico alare.

2) *Azione dei governi:* come per le medie inclinazioni. L'incrocio dei comandi può diventare completo ed il piede, ad esempio, agisce solo sulla pendenza.

3) *Esercizi di emergenza:* aumenta il pericolo dello stallo su virata derapata, e la velocità critica è nettamente superiore.

Osservazioni complementari

DECOLLO: *Verricello.* E' compito dell'istruttore mostrare all'allievo le particolarità di questo tipo di volo: evitare in ogni modo di agire troppo bruscamente all'indietro sulla cloche per evitare di rompere il cavo. In questa ultima evenienza, essere pronti a rendere la mano per evitare la perdita di velocità. Alla fine della verricellata, evitare di rimanere trop-

po a lungo agganciati al cavo ad evitare movimenti di pendolo che possono anche portare al cedimento delle strutture dell'aliante.

TRAINO. In partenza è molto importante conservare la direzione (asse della pista) e mantenere un'inclinazione nulla; data la bassa velocità e la forte incidenza delle ali, si consiglia di correggere anche le variazioni di inclinazione con il piede ed evitare la creazione di una cadenza dovuta all'imbardata inversa. In volo, abituare l'allievo ad una grande dolcezza di comandi: un comune aliante, fatto per volare a circa 60 km/h, vola a rimorchio a circa 100 km/h e l'azione dei governi è molto più efficace.

In linea diritta, per mantenere una posizione corretta in tutti gli assetti possibili, il pilota dell'aliante deve basarsi sulla posizione relativa del rimorchiatore sull'orizzonte. E' evidente quindi che il pilota dell'aliante deve seguire istante per istante tutte le manovre del rimorchiatore: se per esempio la trazione del cavo diminuisce, a causa della turbolenza o di altro fattore, sarà il pilota a ristabilire l'equilibrio tirando leggermente la cloche e rendendo leggermente la mano quando il cavo si tende di nuovo.

In virata, si vuole ottenere che il rimorchiatore e l'aliante seguano più esattamente possibile la stessa traiettoria, tenendo conto della lunghezza del cavo. Bisognerà quindi iniziare la virata con un leggero ritardo sul rimorchiatore.

Durante la virata, il cavo sollecita l'aliante verso l'interno ed è quindi compito del pilota di mantenere la stessa traiettoria del rimorchiatore con azione sulla pedaliera (piede esterno).

Se la trazione del cavo diminuisce, la cadenza data dal cavo diminuisce anch'essa, per cui si dovrà intervenire col piede interno per ristabilire la cadenza voluta. Inversamente quando il cavo ritorna in tensione, bisognerà sopprimere l'eccesso di cadenza dovuta alla superiore trazione del cavo (piede esterno). L'aumento di trazione del cavo porta con sé un aumento di velocità e quindi la sua posizione rispetto al rimorchiatore, sarà costretto ad aumentare la pendenza, manovra questa che, come sappiamo, ha anche per effetto di diminuire la cadenza. Molte volte il piede esterno non è necessario (deboli inclinazioni).

ATTERRAGGIO. La procedura universalmente adottata in Francia è quella degli « S » di posizione. Questa procedura se bene eseguita, permette al pilota di avere sempre un occhio sul campo e lo abitua a lavorare con una certa precisione.

Per « S » di posizione s'intendono le virate eseguite sempre verso il campo, tracciando degli « 8 » con asse ortogonale alla direzione della pista. Tali « otto » devono essere tutti della stessa ampiezza, e questa deve essere regolata da due limiti ben definiti e scelti in precedenza. Man mano che l'aliante perde quota, il pilota si avvicina al campo fino al momento in cui effettua l'ultima virata. Tutta la procedura deve essere eseguita in modo da avere il campo sempre sotto un angolo costante (diverso per ogni tipo d'aliante). Per gli alianti non muniti di diruttori, l'ultima virata può essere una scivolata, nel senso di un semplice arresto della cadenza dopo aver cominciato la virata. Questo tipo di scivolata evita quella rotazione attorno all'asse d'imbardata che molto spesso avvicina pericolosamente alla velocità di stallo l'ala esterna alla scivolata stessa.

Come si è già fatto notare, il lavoro vicino al suolo impressiona l'allievo, per cui la manovra deve essere eseguita con assoluta precisione. Occorre evitare soprattutto la virata in derapata ed abituare l'allievo ad uscirne.

Queste, in una stringata sintesi, le basi della « Methode française ». Naturalmente la Scuola non si arresta al primo periodo, anzi prosegue con uguale metodicità e rigore anche negli stadi successivi. In Francia non esiste un pilota completamente svincolato dai severi controlli, tranne forse gli istruttori in servizio, per cui il pilotaggio è come uno studio senza fine, tendente ad un continuo perfezionamento. Solo così è possibile assicurare un elevato livello di prestazioni, ed il continuo affinarsi di metodi che consentano una sempre maggiore sicurezza attraverso una perfetta conoscenza delle leggi dell'aria.

GIANCARLO SILVA

Una preziosa perla è venuta ad arricchire la collana di edizioni dell'Aero Club d'Italia :

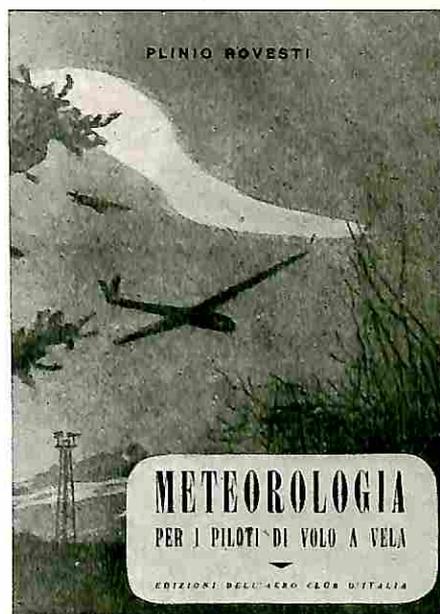
METEOROLOGIA

PER I PILOTI DI VOLO A VELA

di PLINIO ROVESTI

311 pagine - 149 illustrazioni

L. 1.600



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

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

UN TESTO DI METEOROLOGIA: METEOROLOGIA PER I PILOTI DI VOLO A VELA

Gia da qualche tempo, per la verità, è in distribuzione, in una decorosa veste tipografica, il nuovo libro di Plinio Rovesti sulla « Meteorologia per i piloti di Volo a Vela ». Il libro, edito dall'Aero Club d'Italia, si presenta egregiamente redatto. Il testo raccolto in 311 pagg. di chiari tipi, è completato da 149 illustrazioni, tutte di grandissimo interesse pratico e di notevole immediata evidenza.

Non è concepibile oggi, un pilota di aliante che si affidi al caso. Nella realizzazione della pratica moderna del volo a vela, che si concreta soprattutto, diremmo quasi esclusivamente, nei voli di distanza, egli deve conoscere l'atmosfera, nel cui seno si svolge il suo volo, più di quanto il marinaio conosca il mare che naviga.

Queste considerazioni sono alquanto ovvie, senonchè, fino ad oggi, nella letteratura meteorologica non è mai comparso un trattato che potesse essere di reale valore pratico per il pilota di aliante che, se deve essere un buon meteorologo, non serve che sia professore di meteorologia.

Il preminente valore della nuova opera di Rovesti (già autore del famoso libro « Il volo veleggiato ed il suo regno », nonché di una lunga serie di articoli e studi pubblicati in Italia ed all'estero) è appunto quello di aver saputo colmare questa lacuna volgarizzando in termini pur tuttavia così scientificamente esatti, quelle nozioni meteorologiche che possono essere veramente utili nella risoluzione degli innumerevoli problemi connessi al compimento di una buona performance.

L'opera che viene oggi presentata dall'Aero Club d'Italia agli sportivi italiani è un completo rifacimento di una parte del suo primo libro. Le linee schematiche sono rimaste pressapoco le stesse ma il contenuto della nuova opera ha subito una totale rielaborazione, sia in relazione ai progressi che la meteorologia generale e speciale ha compiuto sino ad oggi, sia in relazione alle preziose esperienze che Rovesti ha potuto compiere in Argentina nei

parecchi anni di quotidiana collaborazione con il professor Walter Georgii che tutti hanno conosciuto come il padre della scienza meteorologica diretta alla soluzione dei problemi volovelistici.

Il trattato esordisce con l'esposizione chiara delle nozioni indispensabili sulla pressione, la temperatura, l'umidità atmosferiche. Dopo essersi soffermato con completezza sulla stabilità ed instabilità dell'atmosfera, sul meccanismo della convezione termica e sulle inversioni, l'Autore passa alla trattazione delle nubi, dedicando un intero capitolo ai cumuli che ne sono la più fascinosa espressione. Il decimo capitolo accenna alla moderna teoria sulla costituzione cellulare della termoconvezione. Seguono poi nozioni sul volo termico e sul pronostico volovelistico, annotazioni importantissime sui venti, le correnti dinamiche di pendio, il volo in onda, i fronti ed i vari sistemi di sfruttamento. Chiudono il volume dettagliati cenni sul tempo e la sua previsione e sulle principali situazioni meteorologiche che si verificano nel nostro Paese.

Pertanto l'opera si presenta come uno strumento di lavoro cui possono mettere mano con sicuro vantaggio, quei moltissimi giovani che, pur avendo in comune con l'A. la passione per il volo silenzioso, non possono avvicinarsi alla sua preparazione culturale. Con ciò, sebbene l'Autore protesti modestamente di aver voluto soltanto fare opera di divulgazione scientifica, il suo libro è da ritenersi tutt'altro che elementare.

In conclusione, sia Rovesti scrivendo questo eccellente manuale, quanto l'Aero Club d'Italia pubblicandolo, hanno fatto opera di grande interesse, non solo per i volovelisti, ma anche — come opportunamente osserva l'Ing. Zerbinati nella presentazione del volume — per tutti gli aviatori turisti e sportivi, che vi troveranno non poco aiuto per meglio condurre quelle ali, a cui affidano la loro vita ed i loro sogni di infinito.

G. S.

NOTIZIARIO

ALBERTO MORELLI QUARTO "C D'ORO", ITALIANO

Il volo di Morelli è già noto a tutti i volovelisti e ne è già stata data notizia in altra parte. Abbiamo voluto tuttavia riparlare qui, in separata sede, per l'eccezionale prova che questa ambita conquista rappresenta per noi italiani. Morelli è il primo pilota che con aliante italiano, su terra italiana, abbia realizzato questa impresa, che sfata diverse leggende: prima fra tutte, quella assurda dell'ostilità della nostra terra ai lunghi voli di distanza. Morelli ha compiuto il suo volo in un tempo brevissimo, partendo cer-

tamente dopo le tredici, ora in cui è stato visto ancora sufficientemente basso sul Terminillo: ci ha dimostrato così cosa significhi avere la fortuna di volare in un paese come il nostro, dove la lunga costa appenninica rende possibili voli che, fino ad ieri, ritenevamo fuori della nostra portata.

Alberto Morelli ha ben meritato, per serietà, impegno e preparazione, di essere il primo italiano a darci un «C d'oro» completamente italiano; a lui inviamo le nostre vive, sincere e cordiali congratulazioni.

mento dell'insegna d'argento. Il Sergente Dal Pino, da poco brevettato, ha compiuto in un solo volo tutte le tre prove necessarie per il conseguimento dell'insegna. Poiché a norma di regolamento F.A.I. le prove contemporanee non possono essere più di due, il Serg. Dal Pino ripeterà probabilmente quella di quota.

Due volte attraverso le Alpi in Aliante

Il pilota tedesco M. Karch ha effettuato il 7 luglio un volo da Monaco a Udine, con aliante biposto Mü 10, recante a bordo un passeggero. Lo stesso pilota, col medesimo aliante, aveva compiuto la settimana prima un altro tentativo del genere, che lo aveva portato ad un atterraggio in campagna su territorio italiano. Ripoteremo nel numero seguente la descrizione di questo volo scritta dall'autore di questa impresa.

Una bella prova dei volovelisti militari

Abbiamo avuto notizia di un bel volo collettivo compiuto da sei Canguri del Centro Militare di Volo a Vela che, ai primi di luglio, sfruttando un fronte hanno potuto compiere un volo di distanza in pattuglia, di notevole entità. Gli alianti, pilotati dal Ten. Col. Mantelli, con a bordo il serg. magg. Sugaroni, dal Cap. Padova, dal Cap. Monaco, dal Mar. Muzi e dal Mar. Bardini, e dal sergente Dal Pino, si sono levati in volo dal campo di Orio al Serio, dove si trovavano per le esercitazioni della manifestazione aerea M.A.B. 57 che ha avuto luogo il 6 luglio. Mentre dopo qualche tempo il Maresciallo Bardini era costretto ad atterrare a Ghedi, superando una distanza di 53 km che gli valeva il «C d'argento», gli altri cinque alianti potevano proseguire il volo fino a Bologna. Qui, mentre gli altri Canguri atterravano, il Comandante Mantelli decideva di proseguire il volo. Purtroppo le condizioni meteo peggioravano sensibilmente ed egli doveva atterrare nei pressi di Vado, a 200 chilometri dalla partenza.

Il percorso coperto dai quattro alianti scesi a Bologna è di 180

chilometri, una bella misura, che rende l'impresa alquanto notevole anche solo dal punto di vista individuale.

Per i Capitani Padova e Monaco, la distanza vale per il completa-

GRANDE MESSE DI PRIMATI A RIETI. MAN BASSA DI VITELLI, CATTANEO E MACCHI

Profittando delle eccezionali condizioni offerte dalla zona di Rieti, e della lunga permanenza presso la Scuola Centrale, Vitelli e Cattaneo hanno fatto strage di primati, rivelandosi ben preparati e dei duri ossi da rodere, specialmente nell'anno prossimo. Il lungo elenco comprende:

25 luglio: Cattaneo Mario-Macchi Emanuele: primato nazionale di velocità per biposti su circuito di km 104,900. Media ottenuta: km/h 38,620. Aliante usato: Canguro. Il precedente primato era stato fissato il 22 aprile scorso dalla coppia Brigliadori Riccardo-Vergani Giusto con la media di km 35,2.

29 luglio: Renato Vitelli: record nazionale di distanza con meta prefissa e ritorno, per monoposti, con km 166 Rieti-Pontenuovo di Val-

fabbrica. Aliante usato: Passero. Decollo alle 13.09, atterraggio alle 17.08. Quote massime toccate, 1800/1900 metri. Precedente primato: Angelo Zoli, 18 giugno di quest'anno, km 150.

9 agosto: Mario Cattaneo, primato nazionale di distanza con meta prefissa per monoposti: km 157 Rieti-Fano. Questo volo è stato compiuto nella terza giornata di gara del Trofeo Bonomi. Aliante: Canguro. Precedente primato: Riccardo Brigliadori, km 135 Bresso-Torino, anno 1955.

26 agosto: Mario Cattaneo e Renato Vitelli, primato nazionale di distanza con meta prefissa e ritorno, per biposti, Rieti-Valfabbrica, di km 166. Aliante: Canguro. Precedente primato di Mantelli-Morelli Alberto, km 130, del 10

giugno 1955. Di questo nuovo record abbiamo potuto avere la descrizione minuziosa. Poiché, per essere stato ottenuto con volo prevalentemente in nube, riteniamo interessante riportarlo qui sotto, come ce lo racconta Vitelli.

Partenza ore 11.49

Sgancio ore 11.59 alla quota di 800 metri

12.04 entriamo spiralandone nella nube con base a 1.700 m

12.12 usciamo lateralmente dalla nube alla quota di 2.380 m sulla verticale del campo, quindi puntiamo verso Nord

12.17 siamo su Poggio Bustone ed entriamo nella seconda nube a quota 1.800 m, variometro + 1

12.20 variometro a + 5, quota 2.400 m

12.24 si sale ancora 3 m, quota 2.800 m

12.25 variometro + 1, poi a 0 a quota 2.900 m decidiamo di uscire per non perdere tempo

12.26 siamo fuori: facciamo il punto tra Piediluco e Ferentillo

12.32 rotta Nord, velocità di crociera, aria calma, quota 2.400

12.34 siamo sulla verticale del monte Fionchi, velocità 90 km/h, variometro - 1,30, quota 2.130 m

12.35 attraversiamo di fianco una serie di cumuli cercando inutilmente di utilizzare le deboli termiche

12.45 sempre in rotta Nord, siamo esattamente ad Est di Spoleto a quota 2.150

12.48 velocità 80, variometro - 1,30, quota 2.000

12.52 variometro a 0, quota 1.500, ancora due spirali inutili, riprendiamo la rotta a quota 1.400

12.54 Variometro - 2, velocità 95, puntiamo un cumulo entrando al livello della base ma troviamo solo 1/2 metro a salire

12.56 usciamo dalla parte Nord a 1.500 m e proseguiamo

13.04 quota 1.200, velocità 70, variometro - 0,20

Siamo a Foligno, abbiamo l'azzurro su di noi ed un anfiteatro di cumuli in disfacimento intorno; spiraliando lenti perdendo poco o niente e ne approfittiamo per cal-

colare il vento: debolissimo da ovest

13.08 quota 1.000, proviamo se c'è una termica secca sulla città... velocità 70, variometro - 0,20; velocità 60, variometro - 0,10; velocità 60, variometro 0: centrata!!! Variometro + 1

13.12 sempre nella stessa termica quota 1.100, variometro + 1,20
Mamma che fame!!! Si forma la nube sulla testa, siamo alla base, quota 1.400, entriamo ma la termica si spegne e usciamo con 1.500 m

13.22 andiamo al Monte Subasio, rotta Nord, velocità 90, variometro - 2

13.27 entriamo in un cumulo a quota 1.700 ma non troviamo il « camino » e proseguiamo per 10 minuti alla stessa quota

13.35 quota 1.700, siamo alla base di un cumulo, variometro 0

13.38 quota 1.800, centriamo il camino ed entriamo in nube

13.47 usciamo a quota 2.200 sul Subasio
Variometro - 2, velocità 70 scappiamo a Nord

13.55 quota 1.600 rotta Nord

14.000 siamo a Valfabbrica, fotografiamo l'obbiettivo e torniamo di corsa sfruttando una fila di cumuli al nostro livello proprio sulla rotta. C'è turbolenza. La base di condensazione si solleva man mano che ci avviciniamo al Subasio. Un cumulo sul Subasio.

14.15 entriamo a quota 1.800 m

14.57 usciamo di lato a quota 2050

14.25 quota 1.900, base del cumulo sul punto di massima raccolta di termoconvezione del Subasio entriamo nel camino buono con + 2 di variometro

14.32 quota 2.400, variometro + 3, la luce aumenta, molta turbolenza

14.34 quota 2.740, variometro a + 1, si vede il sole. Usciamo quasi dalla cima. Rotta Sud, velocità 80

14.44 siamo su Foligno a quota 2.000, a sinistra sui rilievi abbiamo cumuli più bassi di noi

14.45 assaggiamo un batuffolo in cui abbiamo rifatto 100 m, e così a 1.850 siamo già a Trevi. Apprezziamo vento da Ovest, e ci

buttiamo nel « cratere » del monte Serano sul quale si sviluppa un cumulo. A quota 1.950 entriamo con variometro a 0. Dopo due minuti di ricerca centriamo la « botta » buona. Variometro + 3.

15.00 quota 2.400, variometro + 5

15.07 quota 3.300. Comincia a rischiararsi, fa più turbolenza, inizia a piovere

15.08 il variometro è sceso a zero. La pioggia è cessata, la luce aumenta, decidiamo di uscire. Siamo di nuovo a 3.300 m puntiamo a sud e in pochi secondi siamo nel sole contro un muro di cumuli. Incontriamo questi ultimi alle

15.17 il variometro ci mostra due metri, decidiamo di spiralarne e sfruttare l'ascendenza guadagnando così 500 m

15.20 il variometro è sceso a 0,70, decidiamo di uscire

15.26 passiamo fra Spoleto e l'imbocco della Val Nerina a quota 2.800. Abbiamo tempo, facciamo un po' di navigazione e decidiamo senz'altro di traversare il nuovo muro di cumuli per puntare su Rieti. Di qui un volo senza storia: il lago di Piediluco, Poggio Bustone, il laghetto, il campo. Atterraggio.

N. B. Le quote sono riferite al livello del mare; Rieti si trova a 400 m sul mare.

Attività a Rieti

Oltre all'intensa attività sportiva, che ci ha dato i primati di Zoli, Cattaneo e Vitelli, a Rieti ferve l'attività didattica che se quest'anno, a detta dei dirigenti la Scuola Centrale, è un po' soffocata dalla prima, rimane tuttavia notevole. Sotto la guida di Rovesti, Vitale e Scano, con la supervisione del GenNannini, il lavoro che si fa a Rieti è non solo forte, ma di buona qualità. Ecco nomi e cifre:

Hanno completato le prove per il « C d'argento »:

Vitelli Renato, Ae.C. Torino - Giorgini Renato, Trieste - Baviera Luigi, Bologna - Massoni Giovanni, Milano AVM - Sabaini Mario, Milano AVM - Silvagni Franco, Venegono - Cavazzi Egidio, Milano AVM - Guerrini Clara, Roma -

Fabri Gianni, CPV Milano - Buccheri Agostino, Padova - Caperdoni Adriano, Milano AVM.

Clara Guerrini è la seconda italiana che abbia conseguito l'insegna.

Hanno effettuato la prova di durata per il « C d'argento »:

De Regibus Mario, Roma - Bolognesi Silvio, Como - Brogginì Ferdinando, Milano - Contoli Adolfo, Colonnello (Bologna).

Hanno effettuata la prova di guadagno quota per il « C d'argento ».

De Regibus Mario, Roma - Pertwee Michael, inglese (abitava a Roma) - Piludu Ferruccio, Roma - Brogginì Ferdinando, Milano - Gianviti Raoul, Roma - Contoli Adolfo, Bologna - Danesy Emilio, Torino.

Hanno conseguito il brevetto « C »:

Bettini Emilio, Bologna - Vella Emanuele, Rieti - Fabrizi Guido, Bologna - Fausti Fausto, Rieti - Scagliarini Gio. Battista, Bologna - Urbani Giorgio, Milano CPV - Gianviti Raoul, Roma - Forlano Angelo, Alessandria - Mela Enzo, Bologna - Battistel Romano, Verona - Longo Giovanni, Genova -



Clara Guerrini, seconda italiana che abbia conseguito il « C d'argento »

Zampighi Paolo, Ravenna - Piludu Ferruccio, Roma - Ottina Carlo, Milano AVM - Spina Giuseppe, Roma - Bertolini Giovanni, Padova - Bartolomei Giovanni, Arezzo - Paponcello Cesare, Roma - Hugel Reiner, Milano AVM (prove teoriche

soltanto) - Onofri Dante, Terni.

Attività compiuta a tutto il 25 luglio 1957:

- Voli veleggiati N. 1.516
Ore 1.030,53'
- Traini N. 1.516
Ore 371,28'

I nuovi « C d'argento » italiani

Le insegne conquistate quest'anno, e di cui abbiamo avuto notizia, dovrebbero essere 25, salvo qualche altra prova completata presso i gruppi periferici:

— 12 conseguite presso la Scuola Di Rieti;

— 7 presso l'AVM;

— 6 presso il Centro Militare.

Il tutto alla data del 31 luglio scorso. Fongoli, di cui a segnalazione precedente, ha completato l'insegna lo scorso anno anziché questa primavera.

La riunione dei volovelisti a Rieti

A cura dell'Ae.C.I., il 14 agosto si è tenuto a Rieti un convegno volovelistico con la partecipazione di un buon numero di sportivi italiani. Presiedeva la riunione il Gen. Nannini: presenti Armando Silvestri, direttore del periodico «Ali nuove», nonché Rovesti, il Col. Contoli e tutto il personale della Scuola di Rieti, i partecipanti al Trofeo Bonomi e le relative squadre.

Sono stati trattati i seguenti argomenti.

— Partecipazione italiana ai prossimi Campionati del Mondo;

— Seconda edizione del Trofeo Bonomi;

— Aiuti dell'Ae.C.I. ai gruppi e Clubs periferici di volo a vela.

Il gen. Nannini ha illustrato la situazione finanziaria dell'Ae.C.I., che vieta il contemporaneo svolgimento del Concorso Nazionale 1958 con la partecipazione italiana ai Mondiali, ed ha chiesto il parere dei presenti circa la scelta da effettuarsi.

Dopo concreta discussione, constatato che il livello volovelistico nazionale è ancora troppo basso per poter competere con i rappresentanti delle altre nazioni, e che l'apporto di esperienza del Trofeo Bonomi, pur essendo di qualità inferiore a quello dei Campionati Mondiali va a vantaggio di un nu-



Giorgio Fraulich ha completato il « C d'argento » in circuito triangolare. Bianchi Luigi (sotto) ha compiuto la distanza per l'insegna sul « Gheppio »

mero molto maggiore di volovelisti, i presenti hanno dato il loro parere favorevole ad una seconda edizione del Concorso Nazionale, edizione che dovrà essere più completa e migliorata, ed avere caratteristica di Campionato Nazionale. Ne deriva l'esclusione della partecipazione ai Mondiali, che è stata accettata, con le riserve del caso, e sempreché sussistano quelle condizioni che hanno imposto la scelta dell'uno ad esclusione della seconda.

E' stato convenuto che verrà comunque inviato a Leszno un osservatore qualificato.

Circa gli aiuti da concedersi ai gruppi periferici, le voci oggetto di discussione sono state molte. E' stata sottolineata la necessità che la Scuola Centrale acquisti un più

spiccato carattere di Centro di perfezionamento, con un potenziamento che comunque non deve andare a discapito dell'entità di aiuti in periferia, dove si svolge un'attività che non può essere, per ragioni di tempo e di comodità, con un'unica attività centrale. Sono stati chiesti maggiori aiuti per i clubs locali, sia sotto forma di acquisti collettivizzati da parte dell'Ae.C.I. di materiale volovelistico, sia con l'estensione e l'aumento dei contributi di quest'ultimo agli acquisti e alle costruzioni intraprese in periferia. In particolare sono state segnalate le necessità di contributi per la costruzione di nuovi trainerati, di carrelli per il recupero, per l'acquisto di automezzi da recupero e di radio.

Il Gen. Nannini, pur adducendo ragioni di ristrettezza determinate dal magro bilancio della sezione volovelistica dell'Ae.C.I., ha dichiarato che senz'altro per il prossimo anno è prevista una maggiore disponibilità di fondi, confidando soprattutto nei dirigenti dell'Aviazione Civile ed in quelli dell'Ae.C.I., per un maggiore apporto.



Il C.V.T.b «Velro 2º» progettato dai fratelli Morelli e costruito presso il Politecnico di Torino, è stato esposto al pubblico durante il «Il Salone della Tecnica». Siamo convinti che queste esposizioni (a suo tempo fu esposto l'«Urendo» alla Fiera di Milano) siano il modo migliore per propagandare il nostro sport ad una grande massa di pubblico non iniziata.

Quasi pronto il C.C.V. 8

L'attesissimo biposto dell'Ing. Preti, costruito presso il Centro di Volo a Vela del Politecnico di Milano (e la cui costruzione è stata impostata nel 1953) è finalmente pronto per il collaudo.

La macchina è un prototipo di avanguardia, biposto, con ala a deflusso laminare e caratteristiche da performances e costituisce l'ultimo anello della catena di brillantissime costruzioni progettate dall'Ing. Preti e che tutt'ora, come il C.V.V. 6 «Canguro» costituiscono la base del volo a vela italiano per ciò che riguarda alianti.

I nuovi libretti di Volo a Vela

Come comunicato nel numero precedente, il Ministero della Difesa-Aeronautica, ha approvato un nuovo modello di libretto di volo per volovelisti. Si fa presente che le richieste di questi libretti, vanno indirizzate direttamente a «Volo a Vela», via U. Foscolo 3, Milano, inviando l'importo (Lire 1.000 complessive per libretto e custodia in materia plastica) aumentato delle spese di spedizione.

NOTIZIARIO ESTERO

Una bella impresa: la traversata della Manica in aliante

Il capitano di fregata Anthony Goodhart, l'inglese vincitore dei Mondiali 1956 nella categoria biposti, si è reso autore di una bella impresa, che può paragonarsi a quella che Blériot effettuò agli albori dell'era dell'aeronautica. Partito col suo aliante dal centro di Lasham, è riuscito a superare la Manica posandosi in territorio francese nella zona di Vitry en Artois.

Battuto un primato mondiale da una polacca

La campionessa Wanda Szemplinska, titolare dell'insegna di diamanti, ha superato a bordo di uno Jaskolka il primato di velocità su circuito triangolare di 200 km, stabilendo la media di 60 km/h.

I campionati nazionali francesi

L'edizione 1957 del Campionato Nazionale Francese, che si svolge ogni due anni alternativamente con i Campionati del Mondo, è stato vinto dal Cecoslovacco Zejda, che ha trionfato nella classifica Generale Internazionale.

Il titolo di Campione di Francia 1957 è invece toccato al tenente dell'Armée de l'Air Jean Paul Weiss, che l'ha tolto a Lacheny, il giovane Campione 1955. Il complesso delle gare è stato costituito da ben otto prove, con un complesso di 18 concorrenti scelti per i titoli fra i più quotati volovelisti francesi, e montati tutti sullo stesso aliante (Bréguet 901 S). A questi sono stati aggiunti a titolo sperimentale altri tre partecipanti, che hanno pilotato dei prototipi (Bréguet 902, 904 e «Javelot»), e quattro stranieri. Su queste gare daremo maggiori ragguagli nel prossimo numero.

I campionati nazionali inglesi

Sono stati disputati a Lasham dal 27 luglio al 5 agosto i Campionati Nazionali inglesi, i cui partecipanti (settanta) sono stati divisi in due categorie: la prima includeva tutti i piloti che avevano volato ai Campionati mondiali o si erano classificati nei primi cinque posti in uno degli ultimi tre Campionati nazionali; la seconda includeva tutti i piloti che non avevano volato in Campionati precedenti, non avevano il « C d'oro » e non fossero in equipaggio con piloti della prima categoria. Tutti gli altri potevano far parte dell'una o dell'altra categoria, ma gli organizzatori si riservavano il diritto di assegnare ad uno piuttosto che all'altra per evitare che una delle due categorie fosse troppo affollata.

Le prove stabilite per la categoria uno, furono scelte per dare un

serio allenamento per i Campionati mondiali. Vincitori ne sono risultati E. Day per la prima categoria, su un complesso di 44 concorrenti, e A. J. Deane-Drummond per la seconda, su 26 partecipanti. Le prove effettuate sono state sette.

Anche di questa gara daremo ampi dettagli nei prossimi numeri.

Campionati U.S.A.

Il 24° Campionato Nazionale U. S. A. si è tenuto a Harris Hill dal 2 al 14 luglio, ed è stato vinto da Stanley W. Smith che ha pilotato uno Schweizer 1.21. Sei prove hanno costituito il gruppo delle gare.

La prima, prova fissata a gradimento del pilota, è stata vinta da Paul Schweizer con una distanza a meta prefissa e ritorno, nella quale ha percorso 250 km.

La seconda è stata una corsa a

meta prefissa di 65 km vinta da Bill Hoverman a circa 80 km/h.

La terza è stata ancora una corsa a meta prefissa di 124 km.

Il tempo migliore è stato segnato da Thomson su R.J.5 a 120 km/h di media.

La quarta prova ha dato la maggiore distanza fatta durante questo Campionato: Fritz Compton ha compiuto 515 km, ma la vittoria è toccata a Shreder che ha vinto la lala giornata con 490 km a meta prefissa.

La quinta gara è stata ancora una corsa di 125 km, superata da due soli concorrenti. Il secondo ha fatto tuttavia una buona prova, che ha permesso di considerare valida la giornata. La vittoria è toccata a Stan Smith.

L'ultima prova è stata una distanza libera vinta da Paul Bikle con 390 chilometri.

(da *Aviasport*)

DISCORSI VOLOVELISTICI

di WALTER VERGANI

— *Ehi, carissimo! era tempo che ti facessi vivo! dove ti sei cacciato?*

— *Che vuoi: la famiglia, il pupo, il lavoro... Ma tu, piuttosto, che mi dici di bello?*

— *La solita vita. Si vola, quando si può e quando si riesce a sistemare la "posizione amministrativa". Domenica non mi hanno fatto volare perché ero in "rosso"; oggi che ho saldato, c'è un sacco di gente; e soprattutto c'è sempre il maledetto che riesce a precederti sul Viale Zara e ti frega il posto per pochi secondi. Però quest'anno, come attività non c'è male.*

— *Ho saputo della buona riuscita della gara di Rieti; ti confesso che non credevo in tutti quei risultati. Peccato che non ci fossero stati anche i militari.*

— *D'accordo. Ma sai com'è: forse non li hanno invitati, forse non hanno voluto venire.*

— *Ma non si doveva fare la domanda?*

— *Sì, ed i nostri l'hanno fatta. Sono state tutte accettate. Anzi, pare che in tutta Italia le domande pervenute alla Commissione fos-*

sero una ventina; ne hanno ammessi quindici, e tre li hanno tenuti di riserva. Anzi. Se ben ricordo, le domande pervenute erano diciannove. Sono stati esclusi, mi pare, Ciani, Campari e Senesi, che è un tizio di Firenze. L'altro escluso non so chi sia.

— *Ho letto sul Corriere un articolo di un certo Silvestri: ben fatto. Si rammaricava però che non ci fossero per l'appunto i militari ed auspicava che l'anno prossimo siano ammessi. Ma se come dici le domande erano solo diciannove, è più probabile che i militari si siano autoesclusi. Forse hanno pensato che la gara rappresentava una buona occasione per i civili di volare gratis e fare distanze con un po' più di facilità che non presso i Clubs. Sai, fra una storia e l'altra, la gente da accontentare, e poi il costo enorme dei voli fuori campo, quando qui ne fai un paio all'anno sei già a posto.*

— *A proposito, mi diceva un tizio che i militari, pur di non iscriversi all'Aero Club d'Italia, hanno rinunciato a farsi omologare le insegne d'argento. Sarebbe davvero interessante!*

— *Però! forse hai ragione! Può darsi che*

il riservare la gara ai soli iscritti all'Aero Club sia stato un mezzo per escluderli... Ma no, sono tutte storie! Chiunque può iscriversi all'Aero Club, basta iscriversi ad un Club periferico ed automaticamente lo sei anche all'Aero Club d'Italia; e quando corredi la domanda di partecipazione al Concorso con un bel Canguro fiammante come li hanno loro, completo di radio e di carrello... E poi, le ore le hanno e meglio di chiunque di noi. E' come ti dico io: non ci tenevano. Tanto, chi glielo fa fare? gareggiare con quattro scagnozzi sprovveduti, che battono i primati facili... La loro fama non hanno bisogno di difendersela così: loro i bei voli li fanno a getto continuo!

— Però i risultati di Rieti non si sono mai visti: i trecento chilometri è la prima volta che vengono fatti in Italia, ed anche i duecentotrenta; e poi, otto alianti ti traversano gli Appennini come ridere...

— Beh, quello degli otto alianti non è poi un gran che: se passa uno, possono passare anche gli altri. E poi, più montagne ci sono, e più sono alte, meglio è. La storia dei voli collettivi in aliante è un po' una montatura: basta che uno faccia la strada, bella fatica! In Francia, per facilitare la prova dei 50 chilometri, li fanno in gruppo con l'istruttore che fa da civetta.

— Beh, forse. Ad ogni modo i militari, voli di distanza non ne fanno che raramente.

— Perché non hanno mai voluto. Vedrai l'anno prossimo! E d'altronde, è giusto che sia così: loro possono volare più e meglio di noi: hanno alianti, trainer, tempo a disposizione, materiale, e avieri da far correre. Peccato che i loro voli siano così poco propagandati (*); avremmo tutti da imparare qualcosa. E poi, cos'è questa storia di chi è più bravo e meno bravo, di dividere i militari dai civili! Sono tutti volovelisti, e chi può sperimentare e volare di più lo faccia pure: è tutto materiale che viene a far parte del nostro patrimonio di cognizioni.

— Sì, d'accordo; ma se tengono tutto per loro, a che serve? Pare la storia dei Campionati Mondiali: dicono tutti che sono fonte di preziose esperienze, che bisogna andarci per-

ché altrimenti si perde il contatto col progresso, che si impara: ma chi ha visto qualcosa, ha sentito qualcosa, ha letto, di quelli che ci sono andati nelle precedenti edizioni? Cosa ha imparato il volovelista qualsiasi? E poiché non si va per vincere, perché siamo troppo indietro, che si spendono i quattrini a fare?

— Beh, lascia perdere. Mille possono essere le ragioni di tutto questo: come puoi sapere se verranno o meno istituiti Centri di perfezionamento, dove un giorno tutta questa brava gente possa divulgare la loro esperienze! Bisogna in fondo aver fede in coloro che ci dirigono: qualche cosa di buono hanno fatto, finora; se ti ricordi il volo a vela di cinque anni fa... Mantelli ci ha dato i Canguro, Nannini i Passero, fatto sta che ora almeno qualche volta si vola. E poi gli L.5, gli aiuti... A proposito dei Passero: come sono andati a Rieti?

— Benissimo: uno quasi vince la gara! Un altro ha fatto un volo di duecento chilometri, e poi non pare nemmeno siano tanto fragili: c'è chi ha fatto la nube svariate volte; chi ci fa le acrobazie (e poi naturalmente viene sospeso). Un tizio faceva le acrobazie addirittura sul Terminillo mentre la bella lo guardava dalla finestra dell'albergo, quasi a tu per tu. Certo che quando è atterrato... per poco non gli fanno continuare le gran volte senza aliante!

— E allora, tutta questa polemica sui Passero?

— Cosa vuoi che ti dica, a me tutti ne dicono bene: per esempio, il Leonardino dice che è alla pari col Canguro, tutto sommato; e lo stesso dice Silva. Zoli ci vola sopra e come!

— Certo che tutta la campagna contro i Passero si è dimostrata un po' fuori luogo: in fondo, a tutt'oggi, il Passero è ancora un aliante che all'estero sembra abbastanza diffuso; e poi, con tutta la strada che abbiamo da fare, prima di sentire la necessità dei Bréguet 904...

— Cosa vuoi, sui giornali compaiono spesso cose strane. Poco fa ho letto su un periodico aeronautico un articolo di un tizio, che non si è nemmeno firmato per esteso, e che de-

(*) Non ne ha mai avuto cenno nessuno (N.d.R.).

scrive il nostro ambiente come un insieme di appassionati più alla maldicenza che al volo a vela: a me non risulta poi che ci sia questo pettegolezzo: qui da noi, per esempio, cinque gruppi volovelistici convivono sullo stesso aeroporto e si scambiano aliante e trainatori senza che si senta un lamento: sono più di cento persone di parrocchie diverse, e se solo un terzo dovesse pettegolare, coprirebbe il rombo dei trainatori!

— Beh, alle volte i giornalisti scrivono quello che sentono dire, senza approfondire troppo.

— Va bene. Però è sempre quel giornale che dà addosso al volo a vela: fa unica eccezione per i militari, che vengono trattati un po' meglio; ma per il resto... E poi, perché non si documentano, invece di autenticare con la propria firma i pettegolezzi di qualche maldicente? Io non li ho mai conosciuti, questi pretesi giornalisti di volo a vela, e sì che loro non sono dopolavoristi come noi, ma lo fanno di mestiere! Le notizie, i veri giornalisti, se le procacciano, non aspettano che gli scassati uffici stampa dei gruppi le mandino loro, quando non hanno altro da fare!

— Beh, alle volte noi siamo esagerati: da certi gruppi non si sa mai niente! e sì che c'è chi, dovendo tenere in piedi una rivistucola, continua a sollecitare statistiche, articoli, qualcosa, ed alle volte si accontenta di appunti che poi rimettono in bella copia! Questa gente meriterebbe che si cercasse di rendere meno arduo il loro lavoro, che in fondo è pure di qualche utilità.

— D'accordo. Ma a parte questi, che non conosciamo ancora e sono sempre dei dopolavoristi che devono fare ancora molta strada, prima di poter dire di aver fatto qualcosa, gli altri sono tutti a modo loro. Sposano un partito e perdono tutta la loro obiettività. Ultimamente c'è chi parlava di scarsa coesione fra i volovelisti a Rieti. Io ho parlato con chi c'è andato, e tutti mi hanno detto il contrario. Figurati che si scambiavano consigli, arnesi, confrontavano i risultati, le varie tecniche di volo; tutti hanno imparato moltissimo. Mi hanno poi raccontato che anche durante la gara, l'agonismo non ha impedito gesti cavallereschi: si racconta che un concorrente non solo ha prestato la propria auto con carrello

per il recupero di un altro concorrente, ma c'è andato di persona perdendo parecchie ore di riposo. Un altro ha aiutato un collega, che era atterrato nello stesso prato, a smontare per primo il di lui aliante, facendogli guadagnare ore di sonno e smontando poi da solo il proprio.

Anzi, il Walter mi ha detto addirittura che alla terza gara i concorrenti si sono lungamente consigliati fra loro sulla rotta da prendere, e che tutti sono andati a nord per quello. Mi ha anche detto che in tre o quattro hanno dato meta prefissa Fano, e tutti si davano appuntamento al mare! Se non è coesione questa, non ci capisco più nulla! E poi è ora di finirla con la storia delle parrocchie: guarda qui da noi come tutti si aiutano! A parte il fatto che quel giornalista è velenosetto alquanto, perché sostiene poi che i convenuti a Rieti erano tutti della stessa banda e ci tenevano a fare la gara tra di loro. E allora la scarsa coesione, come la spiega?

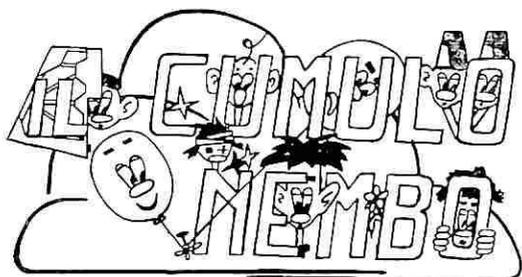
— Beh, queste sono tutte storie inutili. L'importante è volare; lascia che dicano tutti quello che vogliono. Per quello che ce ne viene... Poi bisogna parlare poco: non fai a tempo a dire una cosa, che poi i fatti ti dimostrano il contrario. Adesso ti saluto: tocca a me; un bel voiletto non me lo leva nessuno. Salutami tutti a casa e fatti vedere presto.

WALTER VERGANI

Volo a Vela

● l'unica rivista italiana
veramente volovelistica

VITA DEI GRUPPI



N° 4 - Anno 11° - Settembre 1957

I nuovi "C d'argento" dell'A.V.M.

Dei quattro nuovi insigniti del nostro sodalizio, Grassi, Vergani Giusto, Frailich e Bianchi, particolare attenzione merita la prova della Grassi, prima donna italiana che abbia conseguito l'insegna. Ottimo anche il « C d'argento » di Bianchi, che col piccolo « Gheppio » ha realizzato una media prossima ai 60 km/h. Purtroppo l'atterraggio non è stato del tutto felice; tuttavia il Gheppio è di nuovo pronto a volare.

Nel frattempo abbiamo notizia da Rieti che oltre a Mario Sabaini, anche Adriano Caperdoni, Egidio Gavazzi e Gianni Massoni hanno superato la terza prova in circuito, presso la Scuola Centrale. Particolare menzione merita Caperdoni, che in pochi mesi ha superato le prove del « C » e quelle del « C d'argento », e che, avendo iniziato la Scuola l'anno scorso, è un vero primatista di velocità nella caccia di brevetti ed insegne.

Il primo fuori campo dell'Urendo

Finalmente, dopo i collaudi, gli aggiustaggi, la Fiera ed ogni sorta di diavolerie, l'Urendo ha avuto il battesimo del fuori campo. L'8 luglio, pilotato da Walter Vergani, ha totalizzato in volo di allenamento km 51 seguendo il percorso Bresso-Annone-Tavernerio ed atterrando a Fignino di Serenza, presso Cantù, a 20 km dal campo. La macchina si è comportata ottimamente, sia in ascendenza che nei traversoni che in cumulo, dove si è potuto toccare la quota di 1.800 metri. L'atterraggio è stato un poco laborioso a causa delle piccole dimensioni del campo, ma comunque sicuro, grazie ai potenti diruttori.

La nostra flotta

Il 31 luglio scorso sono stati colaudati lo Spillo e l'AVMD, parzialmente ricostruiti, dopo i noti incidenti dell'aprile scorso. Il me-

ORGANO
UFFICIALE
A.V.M.
AERoclub
VOLOVELISTICO
MILANESE

Attività di volo

Tre mesi di voli a Bresso hanno portato i seguenti risultati:

— Quindici voli di distanza per 500 km di cui cinque superiori ai 50 chilometri;

— Quattro insegne d'argento completate;

— Due voli di durata « C d'argento »;

— Quattro prove di quota « C d'argento »;

— Quindici prove pratiche di brevetto « C » (di cui una, Diesing, già segnalata nel numero precedente).

— Distanze:

29-6 Brigliadori R. - Serrantini, su Canguro, Lodi km 35 (meta prefissa Bologna).

29-6 Bianchi Luigi, Gheppio, S. Martino in Strada (Lodi), km 40 (tentativo « C d'argento »).

30-6 Vergani Walter, Gheppio, Burago di Molgora km 15 (allenamento).

8-7 Vergani Walter, Urendo, Fignino Serenza (Cantù) km 20 (circuito allenamento).

9-7 Grassi Jolanda, circuito 53 km Milano Duomo-Agrate-Bovisio, su Canguro, terza prova « C d'argento ».

10-7 Garelli Sebastiano, Canguro, Linate km 11 (atterraggio di sicurezza, dovuto a temporale).

12-7 Vergani Giusto, Canguro, circuito km 53, terza prova « C d'argento ».

12-7 Cattaneo Mario, Gheppio,

Cassano d'Adda, km 25, allenamento.

16-7 Ceriani Luciano, Canguro, circuito km 53, tentativo « C d'argento », non omologabile per insufficiente controllo fotografico.

16-7 Frailich Giorgio, Canguro, circuito km 53, terza prova « C d'argento ».

18-7 Bianchi Luigi, Gheppio, Saronno km 17, tentativo « C d'argento »;

21-7 Bianchi Luigi, Gheppio, Rovato km 63, terza prova insegna d'argento.

21-7 Longaretti Pietro, Pinocchio, Riggio km 25, tentativo « C d'argento ».

31-7 Brigliadori R. - Broggin, Canguro I-AVMD, Barlassina km 25, tentativo primato velocità circuito di 100 km.

7-8 Baldi Mauro, Pinocchio, Concorezzo km 12, tentativo « C d'argento ».

— Durate:

11-8 Zulli Gianfranco, Canguro.

11-8 Garelli Sebastiano, Canguro.

— Quote:

16-7 Garelli Sebastiano, Canguro;

16-7 Diesing Joachim, Canguro;

28-7 Benzoni Marcello, Canguro;

28-7 Castiglioni Bruno, Canguro;

oltre alla prova di Michele Meda, del 27 aprile scorso, omessa per errore nei numeri precedenti.

— Prove di brevetto:

Facchini, Barbera, Trezzi, Castiglioni, Ramaccioni, Brambilla, Lachelli, Mussati, Vassanelli, Mignoni, Chiesa, Locatelli Adriano, Ancona, Tarenghi.

rito di queste veloci riparazioni, che ci hanno consentito di portare l'AVMD a Rieti, è della SSVV, quest'anno più che mai determinante della nostra attività. Gli affezionati operai e Gonalba « ci hanno dato sotto » veramente.

La sfortuna quest'anno si è particolarmente accanita contro di noi, privandoci per molti mesi di quattro macchine, una delle quali non potrà essere ricostruita che in molto tempo; è stato quindi con grande sollievo che abbiamo rivisto questi due alianti riprendere le strade del cielo.

L'attività feriale

Il giorno 3 luglio, lunedì, ha avuto inizio il periodo di attività continuata feriale che il Regolamento interno aveva previsto per gli sportivi in quest'anno. L'esperimento si può dire riuscito, anche se il volo a vela nostrano conserva uno spiccato carattere « dopolavoristico ». Buona è stata l'affluenza, specie nell'intervallo meridiano, in cui molti approfittavano per fare un voiletto. Tre distanze in circuito e due guadagni quota sono appunto stati effettuati in giornate feriali, come pure quattro degli undici voli fuori campo elencati più sopra. Anche la scuola ha potuto avvantaggiarsi di questa nuova possibilità.

L'attività feriale è cessata il 31 luglio.

Il raduno interno

Cessata l'attività feriale, ha avuto inizio il 3 agosto il raduno interno che, riservato agli sportivi, può considerarsi un'appendice all'attività quotidiana del luglio. Anche quest'anno sono state concesse riduzioni alle tariffe, anche se in un primo tempo il Consiglio era stato di parere contrario. Deboli condizioni meteo hanno caratterizzato questo raduno, nel corso del quale si sono potute avere solo due prove di durata ed un tentativo di volo di distanza. Il raduno ha avuto fine l'11 agosto, con un totale di 160 voli circa di cui 23 oltre l'ora e 4 di oltre tre ore ciascuno.

I volovelisti genovesi a Bresso

Per accordi intercorsi con l'Aero Club Genova, nella persona della Marchesa Carina Negrone che ne è il Presidente, l'attività volovelistica dei genovesi verrà fatta a Bresso, nell'ambito organizzativo dell'A.V.M.

I nostri amici genovesi, che hanno portato a Milano il loro Canguro I-AECK, hanno iniziato i loro voli il 21 luglio.



L'Aviennista Iolanda Grassi è il primo « C d'argento » femminile italiano

E' con piacere che accogliamo questi nuovi amici, che ci onorano della loro convivenza, e che, unitamente al C.P.V., Como, ed il G. A.V., con cui pure è stato fatto un accordo per lo svolgimento della loro attività con l'Asiago I-ZUME, dimostrano come veramente cordiale e cameratesca sia l'attività volovelistica italiana, nei suoi rapporti interni.

Il nuovo corso per allievi

Il secondo corso di pilotaggio, denominato corso « Bresso », avrà inizio ai primi di novembre. Il corso teorico si svolgerà parallelamente al corso pratico. Vi risultano iscritti i seguenti soci: Restano Cassolini, Pennini, Martinenghi, Galasini, i coniugi Orlando, Crippa, Venturi, Bracciano, Venanzetti, Bonalume. A questi nuovi « pinguini », nella maggior parte neo iscritti all'A.V.M., inviamo il nostro cordiale saluto da parte di tutti gli Aviennisti vecchi e giovani, e di tutta la grande famiglia aeronautica, della quale essi entrano a far parte, con l'augurio che la loro perseveranza li metta in grado di assaporare presto le meravigliose sensazioni e le grandi soddisfazioni del volo.

Passaggi d'apparecchio

Il settembre è il mese dei voletti, degli amici che si lasciano tentare dal mistero del volo silenzioso, dei passaggi d'apparecchio.



Il gruppo dei volovelisti genovesi col loro aliante. Dal 21 luglio questi colleghi svolgono la loro attività di volo sul campo di Bresso. Notevole il fatto che compiano ogni giorno festivo molte ore di viaggio per poter effettuare un volo di qualche decina di minuti.

Ecco l'ultimo elenco:

Pinocchio: Serrantini, Pauli, Meda, Brogginì.

Asiago: Ghiorzo, Brogginì, Zulli.

Urendo: Frailich, Zoli, Briigliadori L., Brogginì.

Gheppio: Macerata, Locatelli, Zoli, Briigliadori L.

Le dimissioni di Tomasina e Ricotti

Per ragioni di lavoro, Tomasina ha dovuto rassegnare le dimissioni da Consigliere ed Amministratore dell'A.V.M. Dopo parecchie insistenze e dopo che diverse volte si sia riusciti a convincere Tom dell'indispensabilità della sua collaborazione, si è dovuto riconoscere che non era giusto pretendere tempo prezioso a chi già doveva lavorare di notte. Tomasina rappresenta la seconda grave perdita che l'A.V.M. deve subire in pochi mesi, perdita di energie preziose, di consigli equilibrati, di contributo di obiettività e serenità nella valutazione e nella risoluzione di tutti gli innumerevoli problemi politici, economici e soprattutto amministrativi, che giornalmente si presentano al Consiglio.

Quanto Tomasina ha dato al nostro sodalizio in questi anni di vera dedizione, è noto a pochi, perché la sua opera è sempre stata silenziosa, ma grandemente faticosa. Per Tom non basteranno mai le poche righe di ringraziamento, perché l'A.V.M. a lui è costata non solo tempo e lavoro di alta qualità, ma veri sacrifici.

Anche Ricotti si è dimesso. Le sue visite al campo e la sua partecipazione alla vita del sodalizio hanno subito notevole rallentamento in questi ultimi tempi. Forse è legge di natura che in ogni incarico ci debba essere avvicendamento; ma in questo caso, temiamo, non se ne vada solo il consigliere Ricotti, ma anche il volovelista. Più che come consigliere, Ricotti è nella mente di tutti come l'istruttore dei tempi d'oro, del cardiopalma a vericello. Ci auguriamo che l'Oreste senta la nostalgia delle lunghe e belle giornate trascorse sotto il sole cocente, e che voglia continuare a restare fra di noi.

Matrimoni e nascite

Le premesse per un naturale aumento dei soci dell'A.V.M. sono state poste con le nozze seguenti:

Giovanetti - Fumagalli M. Luisa; Cattaneo Enrico - Gianna Pocek; Pastorelli; Lamura - Licia Pizzi; Gianni Pavesi; Adolfo Soldini e Carlina Dubini.

A tutti gli sposi i più vivi auguri di ogni bene ed i complimenti dell'A.V.M.

Bruno Biasci e consorte sono invece genitori di due bei gemelli: le più vive felicitazioni al nostro caro vecchio ex-Presidente ed alla gentile Signora.

Rientri

Zanfroni, socio di qualche anno addietro, si è ripresentato sul campo quest'anno, con ferme intenzioni di non lasciare più il volo a vela. E contemporaneamente si è rivisto... nientemeno che il Gambassi, uno dei fondatori dell'A.V.M., che ritorna come figlio della sua creatura che ormai si è ingrandita, per conseguire il brevetto che un tempo ha tanto ambito. E' questo forse il più bel regalo per il decimo compleanno dell'A.V.M.

Ciani nuovo Consigliere

A termini di Statuto, il Consiglio ha eletto Ciani a Consigliere. Edgardo non ha fatto tempo a rimettere piede in Italia che subito gli hanno appioppato una nuova grana. Ciani è di famiglia, e quindi gli mandiamo semplicemente un saluto: bentornato!

Rotondi e il gesso

Il progettista del Gheppio ha sbagliato i suoi calcoli per cui nel conflitto Gamba-Automobile si è spezzata la... gamba. Dopo essere entrato in collisione con una millecento, si è levato in volo atterrandolo... sul tetto della medesima. Ci si può scherzare perché è tutto in fase di accomodamento. Che si possa dire altrettanto della sua Lambretta?

I distintivi

Sono finalmente pronti i distintivi del «C» e del «C d'argento» in formato possibile. Il secondo è proprio d'argento. Tutt'e due sono abbastanza piccoli perché non si venga scambiati per guide turistiche, ed abbastanza grandi perché si riconoscano. Prezzo L. 250 e 500 rispettivamente.

Attività di volo 1957

Situazione 1/6 - 31/7

Alianti:

Traini sportivi	n. 80	ore 68.05*
Traini didattici	n. 834	ore 310.17*
Altri traini	n. 25	ore 10.15*
Totale	n. 939	ore 378.47*

Aerei a motore:

Traini sportivi	n. 80	ore 11.54*
Traini didattici	n. 835	ore 127.46*
Altri traini	n. 27	ore 5.10*
Totale	n. 942	ore 144.50*
Voli liberi sp.	n. 13	ore 3.48*
Voli liberi did.	n. 63	ore 21.41*
Altri voli	n. 97	ore 19.47*
Totale	n. 173	ore 39.57*

VOLI PER APPARECCHIO

Alianti:

I-AECY	n. 38	ore 24.40*
I-CICI	n. 399	ore 120.48*
I-AECC	n. 304	ore 110.27*
I-AECK	n. 1	ore 0.24*
I-AVMA	n. 41	ore 22.53*
I-AVME	n. 3	ore 0.54*
I-AVMG	n. 44	ore 25.56*
I-AVMH	n. 77	ore 38.27*
I-AVMD	n. 2	ore 2.41*
I-FIFA	ore 49	ore 35.37*
Totale	n. 939	ore 378.57*

Aerei a motore (traini):

I-AEGE	n. 211	ore 32.55*
I-AEGF	n. 631	ore 111.55*
Totale	n. 942	ore 144.50*

Aerei a motore (liberi):

I-MINK	n. 85	ore 27.24*
I-AEGE	n. 34	ore 5.40*
I-AEGF	n. 54	ore 6.13*
Totale	n. 173	ore 39.17*
Tot. a vela voli	n. 939	ore 378.37*
Tot a mot. voli	n. 1105	ore 184.07*
Totale complessivo generale		
Voli	n. 2044	ore 562.44*
Totale dall'inizio dell'attività		
Voli	n. 4549	ore 1232.58*

AFONIE, TONSILLITI, FARINGITI,
LARINGITI, ANGINE, STOMATITI

ALUCTYL

Sedativo e decongestivo delle mucose
e delle corde vocali



ALUCTYL

PROFILASSI E TRATTAMENTO DELLE
AFFEZIONI DELLA BOCCA E DELLA GOLA

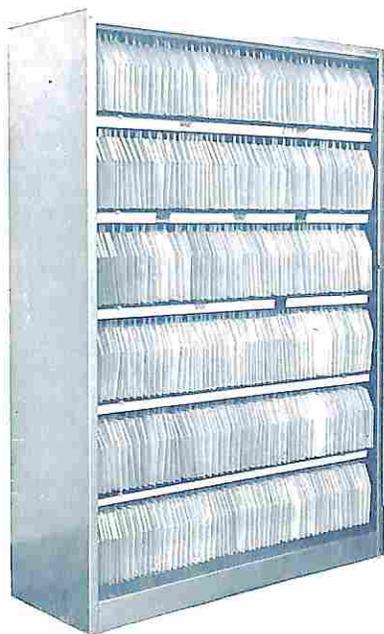


DOSI: 3 - 4 compresse ogni ora



Preparazione e Vendita per l'Italia:

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



“SANCAR,,

la nuova
classificazione
adatta per
ogni ufficio

S. p. A. *C. Valantè*

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

ROMA - Largo Spinelli, 5
Telefono 865.629

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