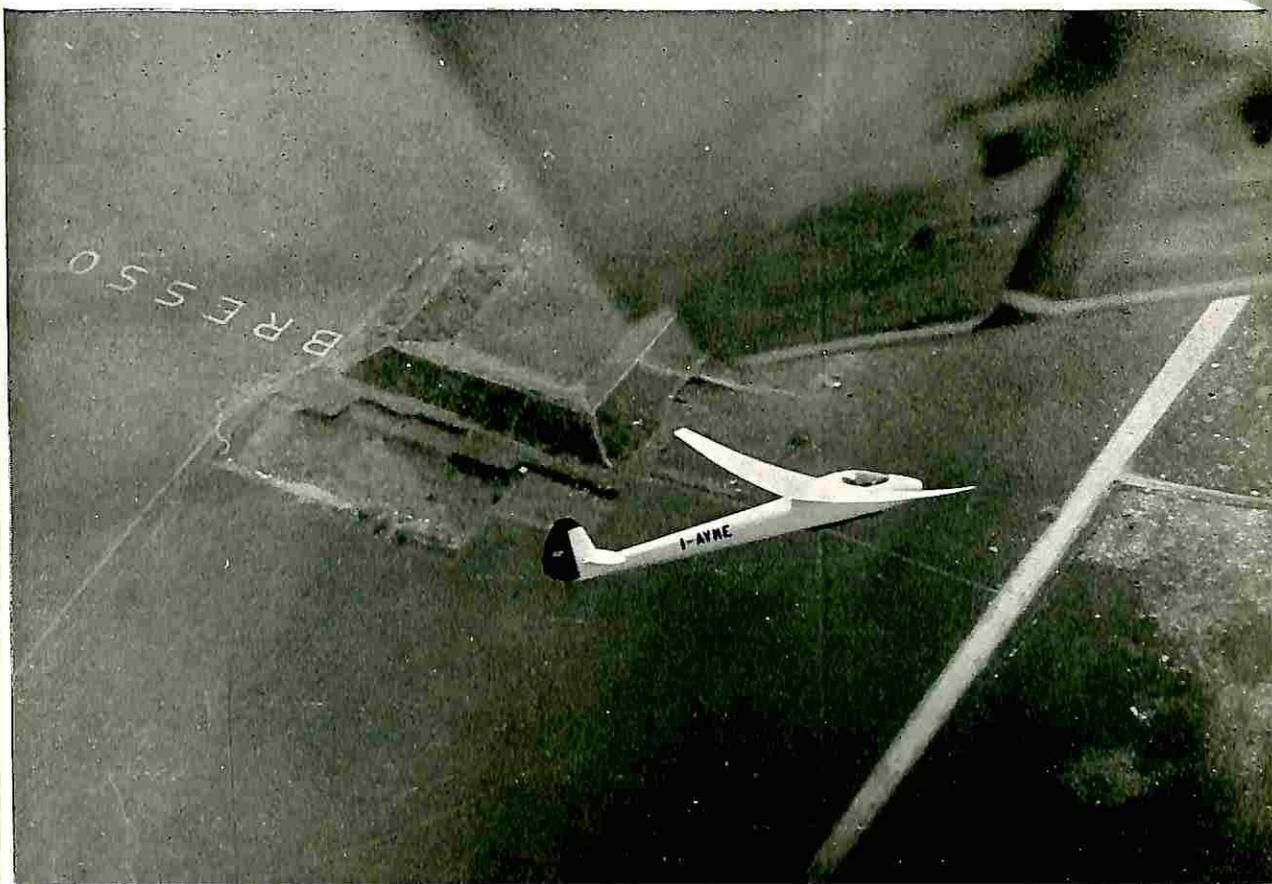




Wolo a Vela

PERIODICO DEI VOLOVELISTI ITALIANI



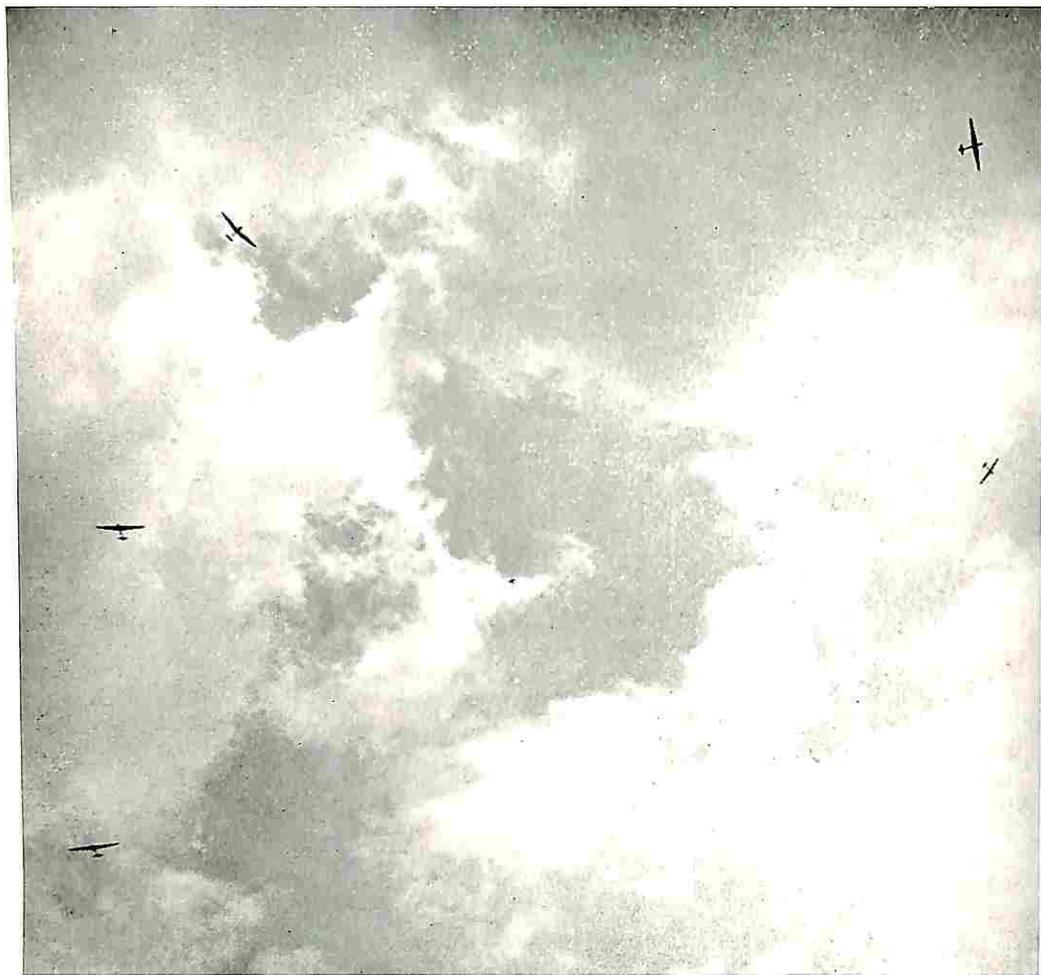


foto Pastorelli

Aeroclub Volovelistico Milanese

Federato all'Aero Club d'Italia

Scuola di Volo a Vela

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

Corsi di allenamento per piloti di aliante.

MILANO - Via Ugo Foscolo, 3 - Telefono 872.477

Volo a Vela

PERIODICO DEI VOLOVELISTI ITALIANI

Pubblicazione bimestrale

Anno 2° Numero 8

Aprile 1958

COMITATO REDAZIONALE

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



Sede ed Amministrazione

Milano, Via Ugo Foscolo 3 - Tel. 872.477



Un numero L. 250 - Abbonamento annuo L. 1.200

Estero il doppio

Abbonamento sostenitore L. 2000

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

SOMMARIO

L. BRIGLIADORI - <i>Cronaca di un volo in nube</i>	pag. 2
G. SABAINI - <i>Eolo 3V-1</i>	» 4
RANIERI MACCHI DI CELLERE - <i>L'ego fenomeno e gli istruttori di volo a vela</i>	» 7
A. ZIENTEK - <i>Il misterioso fantasma dell'OSA</i>	» 9
G. EVANGELISTI - <i>Un nuovo aliante sta nascendo - Lo Zefiro</i>	» 11
A. ZIENTEK - <i>Rendez-vous volovelistico a 5000 metri di altezza</i>	» 14
E. GALLI - <i>Distanze in Val Padana</i>	» 15
G. SABAINI - <i>Costruzioni aeronautiche all'Istituto «G. Feltrinelli»</i>	» 19
<i>Elenco dei primati internazionali omologati dalla F.A.I.</i>	» 22
Notiziario	» 26
Vita dei Gruppi	» 30
M. VOLTOLINI - <i>Impressioni all'inizio dei corsi teorici di volo a vela</i>	» 32

In copertina: Lo « Spillo » pilotato da Rasini, in volo sull'Aeroporto di Bresso (foto G. Sabaini)

LA LEGGE

Sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, e precisamente sul supplemento ordinario al numero 75 del 27 marzo 1958, è pubblicato il Decreto del Presidente della Repubblica 7 novembre 1957, numero 1438: « Approvazione dello statuto dell'Aero Club d'Italia e dello statuto tipo degli Aero Club locali ».

Oltre un decennio è trascorso nella elaborazione, dei testi, nelle modifiche, nel paziente intreccio di quella poco appariscente eppur solida trama di azioni che legislatore ed enti necessariamente e con pazienza intraprendono per il raggiungimento dell'obiettivo giuridico.

Se ciò è di elevato conforto, oltre che di netta chiarificazione e di fiducia nell'avvenire, per gli Aero Clubs locali e per l'Aero Club d'Italia stesso, è invece fonte di preoccupazione — e proprio su questo solo punto fermiamo l'attenzione dei volovelisti — per i Gruppi e le Associazioni.

Gli Esempi di Gruppi o Associazioni che hanno voluto e potuto fare il gran salto diventando Aero Club sono solo due: Aero Club Vergiate ed Aeroclub Volovelistico Milanese.

Sulla scorta di questi due esempi e da un sintetico esame nazionale, riteniamo che soltanto pochissimi altri Gruppi volovelistici potranno definire la loro posizione in aderenza alla legge. Tutti gli altri, e non sono pochi, dovranno seguire un'altra pista.

Alla buona volontà, se veramente tale, non si oppongono mai grossi ostacoli e la nostra fiducia nell'Aero Club d'Italia trova ragion d'essere appunto nella certezza che coloro che reggono le sorti del Volo a Vela italiano hanno tale buona volontà.

A loro indirizziamo il nostro caldo appello perchè la critica situazione in cui si sono venuti a trovare i Gruppi e le Associazioni nel preciso momento della promulgazione della legge, venga esaminata col preciso intendimento di trovare quella soluzione che, assicurando la vita dei Gruppi, ponga gli stessi in condizione di operare legalmente.

Agli Aero Clubs locali, poi, il compito più grave: favorire l'avvicinamento e la collaborazione coi Gruppi eliminando ogni possibile intendimento o programma di assorbimento.

La Redazione

CRONACA DI UN VOLO IN NUBE

nè il primo nè.... l'ultimo

LEONARDO BRIGLIADORI



Il 19 maggio 1957 grossi cumuli con base sui 1100 m e notevole sviluppo verticale oscuravano il cielo di Bresso conferendogli una tinta bigia che faceva aumentare quel senso di soggezione e di suggestione che la nube sempre incute. A tratti, qualche schiarita, lasciava intravedere torri bianche che si arrampicavano altissime.

Tutti sanno che per « fare la nube » occorre la strumentazione: ora, il mio « Canguro » (il compianto Aecy) aveva sì la radio, ma, per non parer troppo « Stratocruiser », rimediava subito questa « sciccheria » con un palin paletta a Venturi ed un indicatore di velocità a Pitot, due strumenti perciò che si sarebbero presto ghiacciati; inoltre mancava la bussola! Così, chiamatela incoscienza, chiamatelo coraggio, chiamatela ambizione, la voglia di fare i 3000 era tuttavia abbastanza forte perchè, centrata una buona ascendenza poco a Nord del campo e confidando nella esperienza di qualche volo precedente, mi lasciassi aspirare nella massa lattiginosa.

Ogni mia energia è ora rivolta a svolgere quell'attento e logorante lavoro di osservazione e di concentrazione, iniziato già qualche istante prima di entrare, sui 3 strumenti fondamentali: palin paletta, anemometro, variometro, in ordine di importanza. Ed è forse proprio questa concentrazione, questa fiducia nello strumento che permette di vincere la timorosa riluttanza per il cumulo. A 1500 m., mentre la salita si è via via incrementata dai 2 m. iniziali ai 3-4 m., ecco la voce del « Carroccio » che ogni quarto d'ora mi chiama. Do indicazioni sulla mia posizione e situazione e, malgrado la mia ricezione sia già peggiorata, posso fissare il successivo appuntamento.

Il giuoco è ormai nel suo pieno svolgimento ed io per fortuna non vi sono più in mezzo con l'animo titubante dei primi momenti, ma con la sicura e confortante sensazione d'aver realizzata quella perfetta comunione uomo-macchina, quella relazione di interdipendenza e di compenetrazione con la macchina, che sgombra la mente da ogni considerazione sentimentalistica e lascia libera la sola ragione tesa al raggiungimento del fine.

Il variometro segna + 5, l'altimetro gira velocemente e la turbolenza cresce: a un tratto l'aeroplano mi scappa e la velocità sale a 100; cabro: 80 km., 50 km., 40 km.; bruscamente la pallina fugge all'esterno e penso di essere in vite. Ciononostante salgo sempre a 3 m. e con pazienza cerco di rimettermi in assetto; ma proprio il sapere uscire dal pendolo e l'annullare l'oscillazione della velocità riportandola ai suoi valori normali è difficile. Per la mancanza di riferimenti esterni e per l'inerzia degli strumenti, non si sa quando bisogna cominciare a dare il comando contrario manovrando in anticipo sull'oscillazione. Quando mi rimetto a posto sono già a 3000 m. e d'ora in poi non avrò più di tali preoccupazioni perchè la mia già esigua strumentazione verrà a perdere, per il ghiaccio lo stesso anemometro. La nube si fa scura e comincia a piovere, ma, finalmente, dopo, appena dieci lunghissimi minuti di arrampicata, tocco i 3500 m. (il barografo segnerà poi 3800 m.) e benchè possa ancora salire, mi accontento del successo e penso all'uscita. Per l'entusiasmo che mi ha raggiunto mi affretto a chiamare il « carroccio » con voce emozionata onde comunicare il buon esito dell'impresa, ancora prima

dell'appuntamento. Ma nessuno risponde: solo indifferente silenzio.

Intanto mi sono rimesso in volo rettilineo nella speranza di uscire sul fianco del cumulo, ma comprendo che ciò sarebbe vano, apro i diruttori e scendo fino a 2500 m. Finalmente dal « Carroccio » mi sentono: « Sono giunto a 3500, ora sto già scendendo e sono a 2500, spero d'uscire presto, passo ». « Ricevuto... cerca di... verso Linate... ». « Sì! Senza bussola! Passo ». Silenzio o gorgoglio indistinto. Anche la radio capisco che mi ha lasciato, ma nel frattempo il variometro comincia incredibilmente a salire a 2-4-6-7 m! al secondo. La nube si fa nera, la turbolenza terribile. D'un tratto mi par perfino di battere la testa contro qualcosa e di veder le stelle (magari le avessi viste!). In un balzo sono di nuovo a 3200 m.; giù birra e via diritto per trovare una discendenza a tutti i costi: sono stufo di salire in questa maledetta e cieca « arena senza spettatori » dove pare ti si spezzino le ossa ad ogni colpo sull'ala.

Ci vuole del tempo e un po' di saliscendi per trovare una buona discendenza dove infilarli. Un lampo confuso nella nebbia e la grandine che si fa violenta, mi fa di colpo pensare alla mia vera situazione; la saliva comincia a difettare in bocca e i calcoli sulla probabilità di essere sul Bollettone o sul Monte S. Primo mi suggeriscono di rivolgermi a ben più potenti MANI di quelle mie che ora stringono la cloche di questo Canguro che ormai va da solo. Mi rendo conto di essere ormai all'epilogo! 9 m a scendere - 2000 m. 1500 m. 1000 m. e non sono ancora uscito. Mi dirigo verso una zona più chiara della nube e, aprendo l'oblò scorgo finalmente il terreno. Sono a 800 m. e fiotti di grandine bianca e fitta riducono al minimo la mia visibilità. Largo giro sulla zona: è una pianura, ma sono costretto ad aprire la capottina e a trattenerla con una mano guardando di scorcio in modo da tenere riparati gli occhi, per sperare di riuscire ad individuare la piana buona.

E buona infatti lo è quella in cui casco indenne dopo aver scavalcato la solita linea ad alta tensione, una cava ed alcuni alberi.

Il volo è concluso: con calma richiudo i diruttori e fisso le montagne a due passi che nascondono le loro cime nei nubi del temporale che qui mi ha « sputato » dopo avermi succhiato.

BRIGLIADORI L.

S. R. L.

SOC. ITALIANA REGOLATORI
AUTOMATICI INDUSTRIALI

MILANO

Via Sismondi 43-45 - Tel. 720.681-720.411

Everest

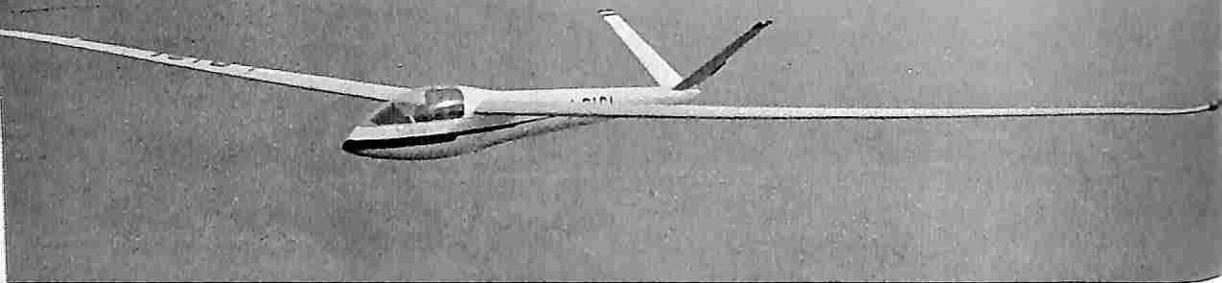
La gomma da cancellare
di qualità superiore
preferita dal tecnico



E' un prodotto delle
M. P. MATERIE PLASTICHE



Direzione vendite a Milano V.le Piave, 15



(foto G. Sabaini)

EOLO 3V-1

GIANCARLO SABAINI

Tutti i disegni dell'aliante «Eolo 3V-1» furono sviluppati da soci dell'Aero Club di Vergiate in seguito al progetto concepito dall'ing. Bruni. Il velivolo fu realizzato dalle maestranze della S.p.A. SIAI Marchetti.

L'inizio del progetto risale all'inverno del 1953, mentre il primo volo ebbe luogo nell'agosto 1955.

L'Eolo è un veleggiatore di alte caratteristiche aerodinamiche, studiato soprattutto per ottenere un'efficienza massima ed una velocità di crociera elevate, con bassa velocità di stallo e di atterraggio. Lo scopo è stato pienamente raggiunto specie per quanto concerne l'efficienza alle alte velocità.

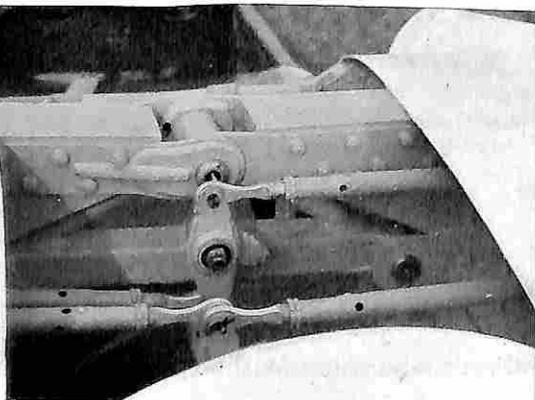
Progettato per un coefficiente di robustezza pari a $2n = 9$, le strutture del «3V-1» sono state rinforzate in quelle parti ove l'esperienza ha insegnato che le normali strutture degli alianti sono deboli. Le prove statiche effettuate, hanno dimostrato una robustezza superiore a quella di calcolo. Ad esempio, basterà citare che una sezione completa del cassone alare ha ceduto a coefficiente undici.

STRUTTURE

ALA. Ha profilo a deflusso laminare con spessore massimo relativo a circa il 50% della corda alare. Per evitare svergolature e deformazioni, la copertura in compensato di betulla ha forte spessore ed interessa tutto il cassone alare, compreso il bordo di attacco, ed il longherone principale è arretrato sino alla posizione in cui una eventuale ondulatione della ricopertura, determinante un profilo pratico diverso da quello teorico, non può avere nessuna influenza sulle caratteristiche aerodinamiche.

Gli ipersostentatori sono del tipo a fessura e consentono di ottenere elevati coefficienti di portanza. Un ulteriore aumento di portanza si ottiene dagli alettoni che, oltre al normale comando differenziale, possono essere abbassati con i flaps.

Diruttori di tipo a ventaglio sono sistemati sul dorso e sul ventre dell'ala, dietro il longhe-



Particolare degli attacchi e dei comandi alettoni e flaps

rone principale: 32 elementi, complessivamente, emergono da apposite fessure delle superfici alari. Questi elementi, ricavati per fusione e lavorati, sono realizzati in lega di magnesio.

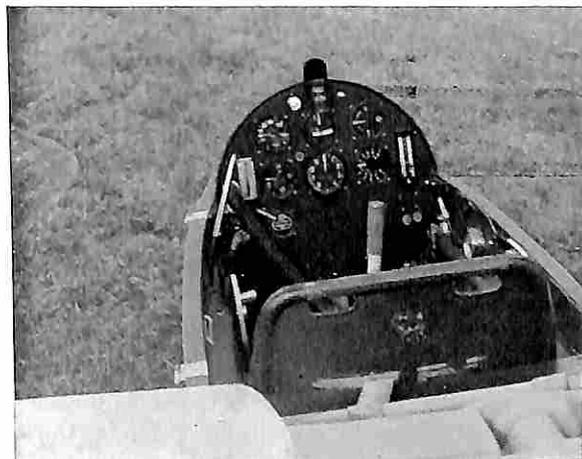
Nessuna variazione di assetto è stata verificata durante i voli a causa dell'estrazione dei diruttori. Il loro uso deve essere inteso, in ogni caso, per la limitazione di velocità piuttosto che per il controllo del rapporto di planata: per questo ultimo scopo, i flaps sono stati trovati più adatti.

Gli attacchi ala-fusoliera dell'Eolo, sono del tipo a tre spinotti: le semiali vengono collegate alla fusoliera mediante le piastre inferiori con due spinotti, poi unite fra loro a mezzo di uno spinotto collegante le piastre superiori.

FUSOLIERA. La forma della fusoliera è aerodinamicamente molto ben avviata per ottenere una buona penetrazione e per mantenere laminare il flusso nella sua parte anteriore, riducendo così la resistenza passiva totale.

La fusoliera ha sezioni ellittiche e struttura a semiguscio. Il trasparente dell'abitacolo è in un unico pezzo e realizzato in materiale termoplastico stampato; non ha alcuna sporgenza rispetto alla linea di fusoliera, consente un'ottima visibilità ed ha permesso di ottenere una resistenza di fusoliera molto ridotta.

Un ampio spazio ricavato alle spalle del pilota ed una tolleranza di peso supplementare al carico utile, permettono l'installazione di una grande dotazione di strumenti ed abbondante equipaggiamento.



L'ampio e ben strumentato cruscotto dell'Eolo

La posizione del sedile del pilota è regolabile.

IMPENNAGGI. L'impennaggio è del tipo a farfalla. Questa architettura venne scelta per ottenere minime resistenze e risparmio di peso.

Sono stati ottenuti risultati molto buoni di manovrabilità e stabilità. Nulla fa pensare al pilota di avere una coda diversa dalle solite.

CARRELLO. E' monoruota ed interamente retrattile. Il comando di rientro ed estrazione è azionato idraulicamente. La ruota è provvista di efficiente freno, pure a comando idraulico. Questo freno è realizzato con un nastro di acciaio che viene ad aderire con fortissima pressione specifica al battistrada della ruota.



L'elegante architettura dell'Eolo 3V-1

Gli organi di atterraggio sono completati da un pattino ammortizzato in coda e da una chiglia di rinforzo posta anteriormente alla ruota.

Il cruscotto è ampio e riccamente dotato di tutti gli strumenti necessari per il veleggiamento e per il volo senza visibilità, per permettere al pilota esperto la più ampia libertà di azione ed offrire la massima sicurezza anche in condizioni di volo particolarmente difficili.

L'« Eolo 3V-1 » è equipaggiato con respiratore ad ossigeno per voli in alta quota. L'impianto è alimentato da due bombole ad alta pressione sistemate nel muso della fusoliera immediatamente avanti alla pedaliera. Questa sistemazione è stata adottata per esigenze di centraggio, permettendo altresì una buona accessibilità.



In volo di allenamento nella foschia invernale

DATI TECNICI

Apertura alare	m 20	Peso totale	kg 450
Lunghezza totale	m 8,55	Carico alare	kg/mq 28,1
Superficie alare	mq 16	Rapporto peso/apertura	kg/m 22,5
Allungamento	25	Coefficiente di contingenza	$n = 4,5$
Peso a vuoto	kg 330	Coefficiente di sicurezza	2
Carico utile	kg 120		

CARATTERISTICHE DI VOLO

Le seguenti cifre delle prestazioni sono state ricavate da prove in volo.

Velocità minima di discesa	0,79 m/sec	Velocità massima ammissibile con diruttori	160 km/h
Velocità orizzontale corrispondente	92 km/h	Velocità di atterraggio (con flaps completamente abbassati ed alletttoni ad uso ipersostentatori)	60 km/h
Velocità di discesa alla massima efficienza	0,82 m/sec	Velocità di stallo: senza flaps	60 km/h
Velocità orizzontale corrispondente	97 km/h	con flaps a mezza apertura	45 km/h
Velocità di discesa a 113 km/h	1,13 m/sec	con flaps completam. abbassati	40 km/h
Velocità di rimorchio (massima)	130 km/h		
Velocità massima ammissibile	200 km/h		

VOLOVELISTI!

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

Avete bisogno di ingrandire le vostre più belle negative volovelistiche?

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

CHIEDETECI PREVENTIVI

Facilitazioni ai volovelisti da un volovelista.

PASTORELLI

CINE FOTO OTTICA - CODOGNO (Milano)

L'EGO FENOMENICO E GLI ISTRUTTORI DEL VOLO A VELA

RANIERI MACCHI DI CELLERE

Il lato psicologico dell'istruzione non sfugge ad un buon istruttore, che sempre si sforza, soprattutto, di ambientare l'allievo studiandone le reazioni, che sovente sono le più impensate e comunque molto differenti fra loro, a seconda del carattere del soggetto. Ranieri Macchi di Cellere, che ci ha inviato il « pezzettino » che sotto pubblichiamo, è un buon pilota romano recentemente conquistato al volo a vela, e che fra non molto sarà addirittura uno... psichiatra! Interessante comunque il suo punto di vista, che ci espone brevemente e, cosa incredibile, con sufficiente chiarezza.

L'ego fenomenico non è un pesce andato a male, ma il nome dato ad una teoria elaborata da due psicologi, Snygg e Combs, nel 1949.

Dato che questa teoria si è dimostrata utile anche in pedagogia, una breve esposizione di essa potrebbe essere gradita agli istruttori di volo a vela.

La teoria parte dal presupposto che in pratica è di gran lunga più importante ciò che in un dato istante un individuo pensa sia la realtà, della realtà, in quanto il suo comportamento si adegua non alla realtà di per se stessa ma alla realtà così come essa gli appare.

Esempio. Durante la prima prova di stallo l'allievo si comporta in una data maniera. Per ciascuna delle successive prove, in maniera diversa. La realtà di per se stessa non cambia durante le prove. Una prova è simile ad un'altra. Cambia solo il comportamento dell'allievo, perchè, col susseguirsi delle prove, egli modifica la sua interpretazione della realtà.

I due psicologi avanzano l'ipotesi che il comportamento di un individuo, in una data situazione, è funzione di almeno quattro variabili interdipendenti, e cioè:

- 1) la circostanza nella quale l'individuo si trova (campo fenomenico)
- 2) la situazione come appare all'individuo (ambiente fenomenico)
- 3) il concetto di se dell'individuo (ego fenomenico)
- 4) il rapporto di adeguatezza — il rapporto cioè tra l'ambiente fenomenico e l'ego fenomenico. Esempio. Se un individuo giudica se stesso inadeguato alla circostanza egli tenta di sottrarsi ad essa, in quanto ritiene che è possibile e molto probabile incorrere in un errore ed in un danno. Se si giudica più che adeguato la affronta, in quanto ritiene impossibile o poco probabile che ne risulti un danno, e possibile e probabile che ne risulti un beneficio.

Il sistema è generalmente equilibrato al grado massimo ma *contingente* di efficienza.

Sarebbe consigliabile, secondo i due psicologi, che gli istruttori centrassero il processo di istruzione dell'allievo sull'ambiente fenomenico dell'allievo stesso. L'allievo trae giovamento da ciò, in quanto tutto il processo risulta, in questo caso, più coerente con il suo modo di vedere le cose e non con il modo di vedere le cose dell'istruttore e le istruzioni sono pertanto più facilmente assimilabili.

Invece, sembra ai due psicologi, che in pratica gli istruttori seguono un ben diverso me-

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

ATTREZZATURE PER GARAGE

STAZIONI DI SERVIZIO COMPLETE



"ALEMITE"

STAZIONI DI SERVIZIO
COMPLETE ORIGINALI
AMERICANE

PONTI SOLLEVATORI
IDRAULICI ED ELETTRICI

GRUPPI COMPRESSORI
POMPE DI LAVAGGIO

CRICCHI IDRAULICI
INGRASSATORI SPECIALI

PISTOLE - FLESSIBILI ARIA
ACQUA - OLIO - GRASSO



PISTOLA STROBOSCOPICA
per messa in fase accensione

ANALIZZATORE PER MOTORI A
SCOPPIO "POWER-TUNER."

ANALIZZATORE DI COMBUSTIONE
PER MOTORI A SCOPPIO

TESTER ELETTRONICI PER
DIAGNOSI MOTORI

todo. Essi cercano di modificare il comportamento dell'allievo forzando delle modifiche nel suo campo fenomenico, senza rendersi conto che queste modifiche, malgrado siano coerenti con l'ambiente fenomenico dell'istruttore e forse con l'ambiente medio degli allievi, potrebbero essere incoerenti con lo specifico ambiente fenomenico di un allievo in un dato istante e pertanto inaccettabili in quanto considerate elementi perturbatori del sistema.

I due psicologi, in sostanza, dicono che, se ad un allievo si modifica il campo fenomenico con una *temporanea* sovrapposizione dell'ambiente fenomenico dell'istruttore sull'ambiente fenomenico dell'allievo, si ha il caso che l'allievo inconsciamente accetti questa imposizione fintanto che permangono talune condizioni (in pratica, presenza dell'istruttore) ma che per reazione dell'ego fenomenico dell'allievo (in pratica, modifica del concetto di se dell'allievo in assenza dell'istruttore) si abbia una immediata modifica dell'ambiente fenomenico con conseguente immediata modifica del comportamento dell'allievo in meglio od in peggio del previsto a seconda dei casi. Tutto ciò perchè, secondo le esperienze, l'equilibrio del sistema dell'allievo tende di nuovo verso l'equilibrio originario non appena vengano meno gli elementi perturbatori.

In pratica l'istruttore che voglia insegnare secondo questa nuova teoria, dovrebbe, durante e dopo le lezioni, *parlare pochissimo e far parlare il più possibile l'allievo*. Ciò allo scopo di rendersi conto del come l'allievo vede le cose, sia sul piano emotivo, sia sul piano razionale, man mano che si presentano, seguire l'evolversi del suo campo ed ambiente fenomenico, e far sì di presentare i propri insegnamenti in termini consoni e facilmente assimilabili dall'ambiente fenomenico dell'allievo nell'istante nel quale viene impartita la istruzione o nell'istante nel quale si ritiene opportuno impartire l'istruzione.

In sostanza l'istruttore tenderebbe a far sì che man mano si procede con l'istruzione l'allievo cerchi da solo la nuova situazione di equilibrio e la cerchi parlando ad alta voce con se stesso più che con l'istruttore e facendo sì che quest'ultimo possa intervenire nel processo di adeguamento dell'allievo al momento più opportuno.

RANIERI MACCHI DI CELLERE

IL MISTERIOSO FANTASMA DELL' « OSA »

Appunti di un pilota collaudatore

di ADAM ZIENTEK

Già durante il volo di collaudo dell'aliante « Osa » (*) ritenni che con questo nuovo tipo non avremmo avuto preoccupazioni di grande entità. Le caratteristiche di volo erano molto soddisfacenti e anche le prestazioni sembravano appagare le aspettative, tutto per merito delle perfette ali laminari, lisce come uno specchio. Queste prime impressioni furono confermate nei seguenti voli di prova, cosicchè l'« Osa » si fece un nome come veleggiatore mansueto. Nella fase finale dei collaudi si giocò un brutto tiro.

Io decollai — come al solito — con la carlinga piena di strumenti ed arnesi d'emergenza. Dolcemente il ruotino si staccò da terra, la macchina volò a bassa quota, leggermente picchiata, per allentare il cavo di traino. Improvvisamente, sorvolando in aria calma il limite del campo sentii nella cabina un forte Bang!! Questo spaventoso rumore — nè uno scoppio, nè il fracasso di legno spezzato, nè un rumore metallico — che proveniva da chissà quale punto della fusoliera, mi fece trasalire, e un forte brivido scosse tutta la macchina. Che tutto questo mi spaventasse nel primo momento, non ha bisogno di ulteriori chiarimenti. Una cosa di questo genere non mi era mai capitata prima.

Subito pensai: Sgancio! Ma all'ultimo istante tolsi la mano dal pomo rosso. Sotto di me passarono a gran velocità steccati e fossati, una torre passò a pochi metri dalla pancia della mia macchina e il traino volò a circa 100 Km/h verso gruppetti di case nelle vicinanze dell'aeroporto. Sganciare in questa situazione sarebbe stato un suicidio. No, questo non era un motivo per stare allegro. Io continuai il volo, ma non ero sicuro se da un momento all'altro si sarebbero staccate le ali o spezzata in due la fusoliera. Se questo doveva succedere, non rimaneva altro da fare che sganciare il velivolo, nel caso che ne fossi stato

capace, per salvare la pelle a entrambi. Di più non avrei potuto fare per me stesso, il che, lo confesso, non era poi molto. I secondi passavano lentamente, senza che succedesse qualche cosa di nuovo, il traino salì regolarmente. Una catastrofe per il momento non sembrava imminente. Pian pianino la mia tensione diminuì: tutte le case, alberi ed altri ostacoli erano ormai molto sotto di noi, e l'altimetro segnò fortunatamente già i primi cento metri. Adesso poteva succedere il più grave, avrei sempre potuto buttarmi. Cercai di ricordarmi di tutti i lanci avvenuti con successo da quest'altezza per calmarmi. Intanto, volando in un largo semicerchio, ci avvicinammo all'aeroporto, e appena arrivati sulla verticale dell'aeroporto, sganciai. Prudentissimo, come se la macchina fosse carica di porcellana, impostai l'atterraggio. Da molto tempo un atterraggio non mi andava così liscio come questa volta. Tutti i miei nervi erano tesi, e la barra serrata tra le mani. Lievemente il ruotino toccò la terra, quasi senza produrre scosse. Tirai un sospiro di sollievo. Ah! come sembrava bello e sicuro il mondo quando, sceso dall'aliante, i miei piedi toccarono la madre terra...

Quando più tardi riflettei sull'accaduto, dovetti riconoscere che tutto il mio agire, specialmente la decisione di atterrare, era sbagliato: avrei dovuto rimanere a traino per tentare di provare la robustezza e la maneggevolezza della macchina a una quota più alta, com'era stato il mio compito. Questi pensieri vennero troppo tardi; ero ormai seduto in terra. Per questo il velivolo che voleva fare il misterioso passò un brutto periodo. Facemmo di tutto per trovare la causa del rumore che mi era costato tanti nervi. Per prima cosa, dopo aver tolto tutta la copertura, esaminammo l'aliante con la lente d'ingrandimento, nel vero senso della parola. Una lampadina a pila venne fissata sulla punta di un bastone, per portare un po' di luce nell'interno della fusoliera, e manovrando uno specchietto osservammo attentamente ogni ordinata e ogni listello. Con la

(*) IS-7 « Osa » che ha volato nel 1950 era una versione laminare del noto aliante polacco « Mucha », come pure uno dei primi alianti laminari del mondo.

ferma intenzione di trovare il guasto, battemmo e prememmo ogni punto della fusoliera.

Inutilmente! Si mise sotto tensione la costruzione, alzando e abbassando le estremità delle ali finchè cominciarono a gemere. Anche questo non diede risultati. Lo smontaggio delle ali, e un nuovo più attento esame della cellula non servirono a niente. Non si poté rilevare nulla. Nessun danno, nè un pezzo scollato o allentato, neanche la più piccola vite. Tutto era nell'ordine più perfetto, perciò si cominciò a dubitare sull'esistenza del fenomeno attribuendolo alla mia fantasia.

L'aliante venne rimesso in efficienza, e subito feci tre voli di prova. Non succedendo niente di sospetto, anch'io cominciai a dubitare di me stesso. Forse — pensai con vergogna — il ruotino ha fatto qualche rumore o le cinghie hanno picchiato contro la fusoliera, ed io ho immaginato di sentirvi un gran fracasso. Ma il giorno seguente, tutto si verificò di nuovo nell'identica maniera: strano scoppio al primo decollo, esame meticoloso, nuovi voli di prova; tutto senza alcun risultato. Per produrre questo fenomeno artificialmente, mi feci trainare in quota, per fare un nutrito programma di acrobazia. Tutto inutilmente. Ripetendosi questo fenomeno per alcuni giorni, decidemmo di prendere provvedimenti chirurgici. Praticammo alcuni tagli nella ricopertura delle ali e della fusoliera. Strappando il legno compensato dalle centine e dalle ordinate, l'incollatura si è rivelata perfetta, con gran soddisfazione dei carpentieri. Dalle aperture si poté osservare meglio l'interno, ma anche adesso non scoprimmo nulla di anormale. Il tirare una vite da qualche pezzo di ricopertura significava già un successo. Incollammo un pezzetto di legno senza alcuna

importanza, staccatosi dal suo posto. Qualcuno ebbe l'idea di sottoporre la macchina a una prova improvvisata di robustezza. Alcuni osservatori ebbero l'ordine di studiare il lavoro degli elementi principali durante la prova. Io ero inginocchiato sul posto di pilotaggio con la testa nella fusoliera: intanto otto uomini, quattro per semiala, si chinaronο sotto le superfici con l'istruzione di raddrizzarsi contemporaneamente a un ordine, per prendere l'aliante sulle spalle. Si creò il silenzio. Attenzione! Uno... Due... Tre...! Bang!!!

L'ormai noto scoppio sembrò il grido dell'aliante tormentato. Tutti lo sentirono, perfino i più scettici si convinsero. Adesso ognuno era il furbo, ognuno aveva localizzato la causa del rumore con le sue mani. Basandosi su quelle scoperte, si avrebbe potuto pensare che l'aliante non possedeva parti fisse.

Provammo un'altra volta, ripetendo tutto, ma non accadde nulla. L'apparecchio sollevato, venne scosso con ritmo, per solleccitarlo al massimo, tacque come stregato. Nessuna mano sensibile rilevò un gioco fra i pezzi di ricopertura. Non c'era altro da fare che arrendersi, tappare i buchi e rimettere in efficienza il velivolo. Pochi giorni dopo ripresi i voli di prova, e già dal primo decollo mi salutò il noto Bang!! Da quel momento il misterioso fantasma si fece vivo solo durante il primo volo della giornata. Mai esso si fece sentire in un volo qualsiasi. Il misterioso fenomeno non ha intralciato i seguenti voli di grandi prestazioni; io stesso riuscii a fare un volo di distanza con meta prefissata di 350 Km da Inowroclaw a Lublin, conquistando così il primo diamante. Il fantasma non si fece mai scoprire...

ADAM ZIENTEK

Alata la rivista mensile delle attività aeronautiche

SETTIMANA ALATA - il notiziario settimanale più economico e completo

MONDO ALATO - La rassegna annuale delle costruzioni aeronautiche

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

UN NUOVO ALIANTE STA NASCENDO LO ZEFIRO

di GIORGIO EVANGELISTI

La Partenavia è sorta nel dopoguerra, quando la nuova aviazione civile italiana muoveva faticosamente i primi passi.

La fede e la passione che anima un gruppo di giovani diede vita alla prima costruzione: il velivolo P.48 «ASTORE».

Questa fu la premessa che portò alla costituzione della società Partenavia.

Progettista e costruttore di questa nuova società è l'ingegnere Luigi Pascale, che coadiuvato dal fratello ha saputo portare il suo nome ed i suoi aerei all'attenzione ed all'ammirazione del mondo aeronautico.

L'attività della società si rivolgeva eminentemente alla progettazione e realizzazione di velivoli da turismo, a lavoro di revisioni e riparazioni, nonché alla costruzione di apparecchiature scientifiche sperimentali, fra cui un tunnel a fumo.

Nel giro di pochi anni venivano progettati e costruiti diversi prototipi.

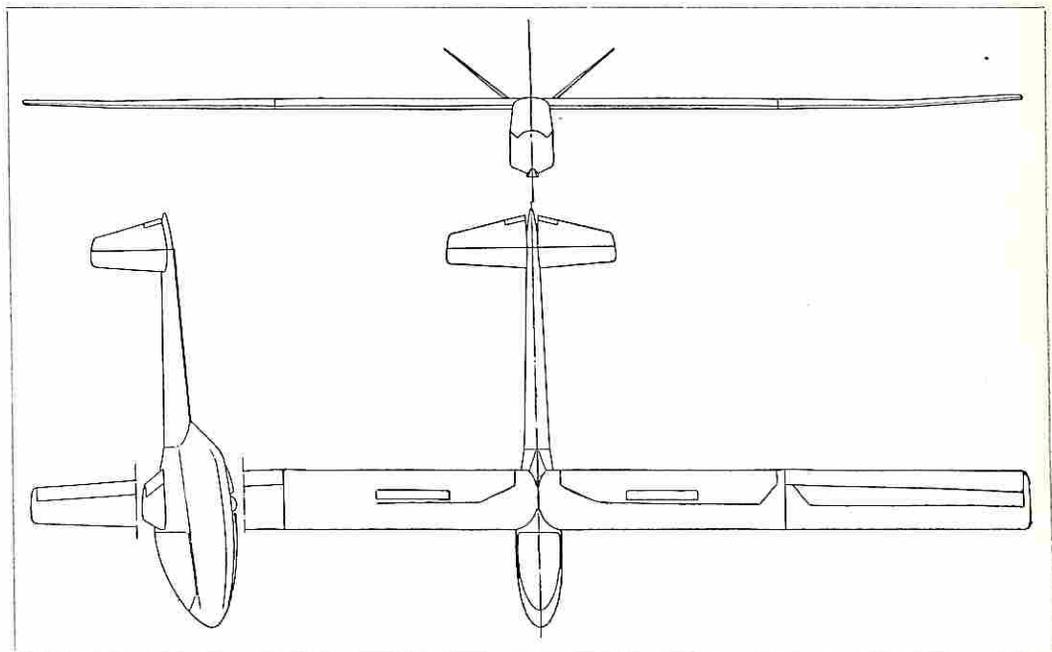
Alcuni di essi destavano il vivo interesse della stampa tecnica nazionale ed estera e si affermavano brillantemente in competizioni sportive.

Le più recenti affermazioni in campo internazionale sono le vittorie riportate dal velivolo P.55 «TORNADO» il quale si è classificato primo nel Trofeo D'Annunzio 1955 a Pescara e primo nell'VIII Giro Aereo Internazionale di Sicilia.

Ora l'ingegnere Pascale ha rivolto la sua attenzione alla realizzazione di un moderno ed efficiente aliante, sperando di cogliere anche in questo campo gli allori che ha già abbondantemente mietuto nel campo dei velivoli da turismo.

L'aliante monoposto P.56 «ZEFIRO» si presenta come un monoplano a sbalzo ad ala alta a pianta rettangolare-trapezia con coda a V e fusoliera a trave di coda.

La sua costruzione ad eccezione dell'ala che è di legno, è interamente metallica.



Il velivolo è costituito dalle seguenti parti principali smontabili:

- 1) Semiala destra.
- 2) Semiala sinistra.
- 3) Piano alare centrale.
- 4) Traliccio fusoliera.
- 5) Trave di coda.
- 6) Piani di coda.

L'ala è realizzata in tre parti. Le due parti d'estremità ciascuna lunga m. 3,35 mediante il rapido smontaggio di un bullone e il disinnesto di due spine possono ruotare e piegarsi sul piano centrale in modo da ridurre l'apertura a m. 6,80.

Tale prerogativa permette lo hangaraggio anche in baracche di piccole dimensioni e riduce di molto le dimensioni per il trasporto su carrello.

Inoltre gli attacchi vengono trasferiti in zona a più bassa sollecitazione.

Le operazioni di montaggio dell'ala alla fusoliera vengono facilitate in quanto non richiedono la contemporaneità della manovra di unione delle semiali all'aggiungimento alla fusoliera.

L'unione alla fusoliera avviene mediante bulloni che si avvitano al di sopra del dorso dell'ala, essendo l'asse del bullone normale al piano alare, a tutto vantaggio della rapidità e semplicità di manovra.

Anche agevole è il disinnesto dei comandi alettoni e direttori essendo ambedue del tipo rigido.

Per l'ala a differenza delle altre parti del velivolo si è scelta la costruzione in legno in quanto essendo l'organo più soggetto ad urti, ne è più agevole ed economica la riparazione.

La fusoliera è del tipo a trave di coda realizzata completamente in metallo.

Si ha così una fusoliera particolarmente robusta e leggera, di facile costruzione, smontabile, e più sicura di una in legno in quanto è ben nota la resistenza all'urto dei tralicci in tubi d'acciaio.

Altro vantaggio notevole è costituito dal fatto che la coda, l'organo più delicato del velivolo non viene mai a toccare il suolo, rimanendo in tal modo preservata.

Il comfort del pilota è assicurato da una cabina di dimensioni contenute entro un valore accettabile, largh. cm. 60, altezza cm. 90, e dal seggiolino fisiologico.

La cappottina stampata in perspex permet-

te un'ottima visibilità ed è rapidamente sganciabile.

La coda a V è stata prescelta per i vari vantaggi che comporta che per la brevità non si riportano. Si ricorda soltanto la sua minor resistenza aerodinamica rispetto al tipo ortodosso, minor tendenza al « rudder lock » e buon comportamento in vite.

Due servo-tab sui due piano mobili permettono l'equilibramento del velivolo anche per forti variazioni di carico.

La struttura dell'ala è del tipo monolongherone con cassone antitorsione anteriore, longherone a cassetta con solette dissimetriche in legno di Oregon ed anime in compensato di betulla.

Centine in traliccio di listelli di abete. Rivestitura della parte anteriore fino al longherone in compensato di betulla, la parte rimanente in tela.

Il comando degli alettoni è differenziale nel rapporto di 1:3. I direttori sono del tipo doppi a fessura. Essi vengono comandati per mezzo di una leva sistemata alla sinistra del pilota.

La fusoliera si compone di due parti. Il corpo in traliccio di tubi di acciaio e la trave di coda in guscio di Avional.

Il corpo, che contiene l'abitacolo del pilota e porta gli attacchi alari, il gancio di traino, il pattino e la ruota, si collega alla trave di coda mediante quattro bulloni ed è pertanto facilmente e rapidamente smontabile.

La giunzione trave-corpo è completata da una carenatura in alluminio anch'essa smontabile; in tal modo si ha la possibilità di accesso e di ispezione a tutte le parti vitali: attacchi, comandi, ecc.

Egualmente di alluminio è realizzato il musone; mediante il suo smontaggio si accede al gancio di traino ed al cruscotto.

La trave di coda è un guscio tronco-conico a sezione circolare a soli elementi trasversali costituiti da quattro ordinate.

Nell'interno di essa corrono i comandi dei piani di coda. I comandi sono del tipo ortodosso a barra e pedaliera.

Le trasmissioni sono per alcuni tratti del tipo rigido e per altri in cavetto di acciaio.

Tutte le leve, le bielle e le carrucole sono montate su cuscinetti a sfere.

Il treno di atterraggio è costituito da un pattino in frassino ammortizzato con tamponi di gomma e da un ruotino Pirelli Aeroplano 300 x 100.

Il cruscotto contiene i seguenti strumenti: variometro, anemometro, altimetro, indicatore di virata sbandamento, Radio VHF. Alle spalle del pilota vi è il vano per il barografo, per l'eventuale installazione di bombole d'ossigeno e lo spazio per l'alimentazione radio.

I piani di coda sono realizzati in struttura metallica in lega AVIONAL. Le parti mobili sono rivestite in tela.

Presto spero questa macchina sarà in grado di volare, dato che ora è in costruzione, e sono sicuro che non mancherà di dare nuovo lustro al binomio Partenavia-Pascale.

DATI CARATTERISTICI

CARATTERISTICHE GEOMETRICHE

Apertura alare	m.	13,500
Superficie alare	mq	10,700
Allungamento alare		17
Lunghezza totale	m.	5,850
Altezza	»	1,075
Superficie proiezione impen orizz.	mq.	1,320
Rapporto volumetrico di coda		1,80
Superficie sezione max. fusoliera	mq.	0,57
Larghezza cabina (in corrisp. gomiti)	m.	0,59

CARATTERISTICHE PONDERALI E DI ROBUSTEZZA

Peso a vuoto	Kg.	140
Carico utile	»	110
Peso totale	»	250
Carico alare	Kg/mq	23,4
Coefficiente di robustezza (Acrobat.)		9,5

CARATTERISTICHE AERODINAMICHE

Profili alari		
Radice	NACA	63A-816
Estremità	NACA	63A-812
Profili impennaggi		
	NACA	009-34
	NACA	006-34

CARATTERISTICHE DI VOLO

Velocità massima ammissibile:

A freni aerodinamici chiusi	Km/h	230
» » » aperti	»	190
Al traino aereo	»	180
Al traino al Verricello	»	130
Efficienza massima		27
Velocità corrispondente	Km/	75
Minima velocità verticale	m/	0,70
Velocità corrispondente	Km/h	68
Velocità di stallo (Quota 0)	»	60

Soc. O.M.S. Saleri

Lumezzane S. S. (Brescia)

Rubinerterie brevettate per metano



Rubinerterie sanitarie
senza premistoppa



Rubinerterie per acquedotto
e riscaldamento



Contatori per acqua e per gas

MANZONI FRATELLI

Sant'Angelo Lodigiano (Milano)



Fonderie e Officine Meccaniche



SARAGINESCHE

PER ACQUEDOTTO

PER GAS

PER RISCALDAMENTO

RENDEZ-VOUS VOLOVELISTICO A 5000 METRI D'ALTEZZA

La celebre località polacca del volo d'onda nel Riesengebirge viene recentemente ricercata anche dai volovelisti cecoslovacchi per il guadagno della quota di diamante. Mentre i piloti polacchi hanno per base l'aeroporto Ilenia Góra, i loro compagni cecoslovacchi si servono dell'aeroporto Vrchlabi, situato al di là della catena montuosa. La distanza tra Ilenia Góra e Vrchlabi è di circa 40 Km in linea d'aria, però le condizioni meteorologiche e quelle di decollo sono notevolmente diverse. Da Ilenia Góra il decollo può avvenire dal pendio oppure mediante traino aereo, dopodichè si deve avanzare per circa 20 Km. contro vento per agganciare la prima onda, che si trova in prossimità del confine. La stessa località viene raggiunta dal territorio cecoslovacco col vento in coda, con lo svantaggio del « muro d'onda », spesso presente, ostacolo che deve essere superato.

« Vicino a me altri 8 alianti erano saliti nell'onda, tra i quali tre cecoslovacchi » — ci riferisce Yanusz Bachanski di un volo, nel quale registrò un guadagno di 5500 m. Questi incontri internazionali nel cielo sopra Sniezka vengono annunciati quasi sempre nelle giornate d'onda; questo tipo di volo offre l'occasione per una specie di competizione nel guadagno di quota. In linea generale i piloti

polacchi evidentemente meglio allenati nel volo d'onda, sarebbero in vantaggio, aggiungendo però le brillanti caratteristiche degli « Yaskolka » e dei « Bocian ». Però avviene anche il contrario, e il cielo è dominato esclusivamente da alianti cecoslovacchi, specialmente quando all'aeroporto di Ilenia Góra la velocità del vento ostacola seriamente il decollo. Le modalità d'atterraggio sono anche molto diverse. Ai volovelisti polacchi non si oppongono difficoltà, basta dirigersi verso il campo, anche se sulla via del ritorno ci sono discendenze, la quota basta per raggiungere il campo col vento in favore. I cecoslovacchi invece devono tener conto di un forte vento contrario. Se la quota non è sufficiente o il ritorno sbarrato dal « muro d'onda », non rimane altro da fare, che onorare i compagni polacchi della loro visita.

Per l'occasione i piloti sono normalmente provvisti di passaporto. Il giorno seguente si torna a casa in traino.

Il 5 novembre sono atterrati a Ilenia Góra 6 alianti cecoslovacchi dei quali uno col diamante di quota guadagnato di fresco, gli altri con il rispettivo bottino di insegne d'oro. Di questa visita in massa approfittarono i piloti polacchi — giacchè si trattava di una magnifica occasione per provare in volo le macchine estere.

ADAM ZIENTEK

Sono ancora disponibili copie di **VOLO A VELA 1952**

L'unica documentazione sulla fase iniziale della ricostruzione volovelistica italiana nel dopo-guerra è composta da 88 pagine in carta patinata formato 21x31, arricchita da 129 fotografie, disegni e schizzi.

Accludere alle richieste Lit. 600 in francobolli o effettuare il versamento dello stesso importo sul conto corrente postale 3/27318 intestato a VOLO A VELA, Via Ugo Foscolo, 3 - Milano.

La pubblicazione viene spedita franco di porto.

DISTANZE IN VAL PADANA

di EGIDIO GALLI

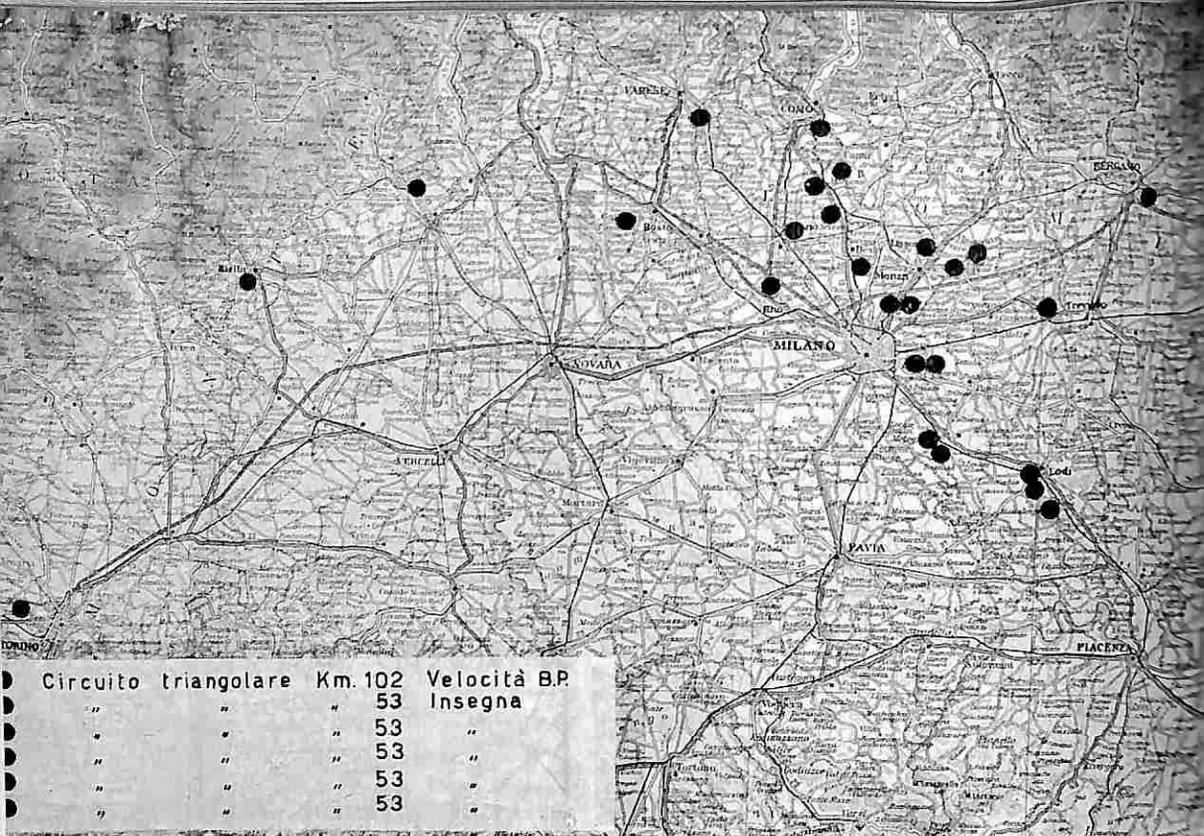
Il quadro riepilogativo (n. 1) dei dati relativi ai 39 voli di distanza per un totale di 1962 chilometri compiuti nella stagione 1957 da piloti dell'Aeroclub Volovelistico Milanese con base di partenza Milano-Bresso — fatta perciò esclusione di altri 16 voli per 1674 chilometri effettuati durante la Gara Nazionale con base di partenza Rieti — permette di fissare alcune importanti considerazioni circa lo sfruttamento delle condizioni meteorologiche padane.

Il valore di queste considerazioni non vuole assolutamente essere conclusivo, ma soltanto indicativo e parzialmente preventivo, per la

n° 1 - quadro riepilogativo voli di distanza in ordine cronologico

n° progr.	Km. progr.	Km.	data	pilota-i	matricola	percorso
1	15	15	30/3	Brigliadori R. Serrantini	AVMD	Bresso-Rho
2	101	86	6/4	Brigliadori R. Serrantini	AVMD	Bresso-Ghedi
3	107	6	6/4	Rasini	AVME	Bresso-Nova Milanese
4	110	3	7/4	Tomasina	FIFA	Bresso-Casello autostrada
5	206	96	7/4	Vergani W.	AVMD	Bresso-Gavardo
6	259	53	7/4	Rasini	AVME	Bresso-Pontoglio
7	394	135	13/4	Brigliadori R. Giacopini	AVMD	Bresso-Torino Aeritalia
8	429	35	14/4	Rasini	AVME	Bresso-Lodi
9	517	88	14/4	Tomasina	AVMD	Bresso-Pieve d'Olmi
10	586	69	22/4	Brigliadori L.	FIFA	Bresso-Grignasco
11	688	102	22/4	Brigliadori R. Vergani G.	AECY	Maurizio-Vanzaghello-BressoBresso-S. Δ
12	730	42	5/5	Bianchi	AVMG	Bresso-Orio al Serio
13	883	153	5/5	Cattaneo	FIFA	Bresso-Tregnago
14	975	92	11/5	Brigliadori R. Gussoni	AECY	Bresso-Romagnano Sesia-Malpensa ←
15	1002	27	19/5	Brigliadori L.	AECY	Bresso-Albate
16	1212	210	1/6	Brigliadori R.	AECY	Bresso-Conselve
17	1235	23	1/6	Longaretti	AVMA	Bresso-Melegnano
18	1246	11	1/6	Vergani W.	AVMG	Bresso-Linate
19	1337	91	2/6	Giacopini	FIFA	Bresso-Biella
20	1357	20	2/6	Tognazzi	AVMG	Bresso-Cermenate
21	1410	53	2/6	Gussoni	CICI	Bresso-Bresso (triangolare)
22	1420	10	2/6	Grassi	AECY	Bresso-Parco di Monza
23	1458	38	6/6	Macerata	AECY	Bresso-Malnate
24	1462	4	20/6	Vergani G.	FIFA	Bresso-Sesto S. Giovanni
25	1497	35	29/6	Brigliadori R. Serrantini	AECC	Bresso-Lodi
26	1537	40	29/6	Bianchi	AVMG	Bresso-San Martino in Strada
27	1552	15	30/6	Vergani W.	AVMG	Bresso-Burago di Molgora
28	1572	20	8/7	Vergani W.	AVMH	Bresso-Figino di Cantù
29	1625	53	9/7	Grassi	AECC	Bresso-Bresso (triangolare)
30	1636	11	10/7	Garelli	AECC	Bresso-Linate
31	1689	53	12/7	Vergani G.	AECC	Bresso-Bresso (triangolare)
32	1714	25	12/7	Cattaneo	AVMG	Bresso-Cassano d'Adda
33	1767	53	16/7	Ceriani	FIFA	Bresso-Bresso (triangolare)
34	1820	53	16/7	Frailich	CICI	Bresso-Bresso (triangolare)
35	1837	17	18/7	Bianchi	AVMG	Bresso-Saronno
36	1900	63	21/7	Bianchi	AVMG	Bresso-Rovato
37	1925	25	21/7	Longaretti	FIFA	Bresso-Riotto
38	1950	25	31/7	Brigliadori R. Brogгинi	AVMD	Linate-Barlassina
39	1962	12	7/8	Baldi	FIFA	Bresso-Concorezzo

Matricole alianti:	AECY	« Canguro »	AECC	« Canguro »	CICI	« Canguro »
	AVMD	« Canguro 2° »	FIFA	« Pinocchio »	AVMG	« Gheppio R.1 »
	AVME	« Spillo »	AVMA	« Asiago 2° »	AVMH	« Urendo »



Atterraggi fuori campo e circuiti triangolari compiuti da

semplice ragione che i dati raccolti nel primo sondaggio stagionale a largo respiro sono ancora assai limitati nel numero per poter, da soli, sospingere future ricerche in precise direzioni, in ordine al conseguimento di particolari risultati.

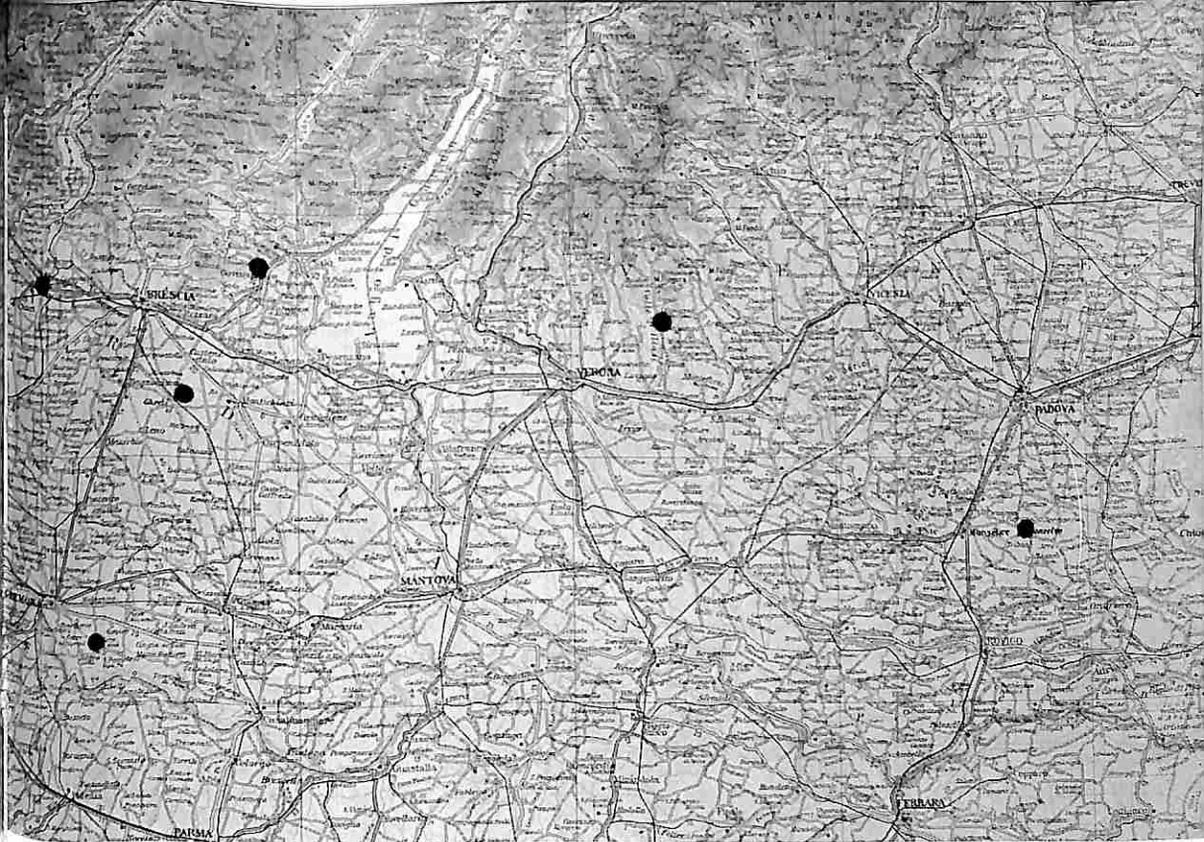
E' già, pertanto, molto utile notare, dall'osservazione della riproduzione cartografica della Valle Padana riportante le località di atterraggio (n. 2), un netto andamento generale sull'asse della pianura stessa, con una certa tendenza alla direzione (base Bresso) Est, causa assoluta il muro alpino a Ovest bloccante i tentativi, almeno per parecchi anni ancora, a 135 chilometri (Torino) o al massimo a Sud Ovest con 180 chilometri (Cuneo). Come è utile, altresì, rilevare un notevole slittamento delle rotte iniziali verso nord con carattere di evidente arroccamento alle Prealpi; avvicendamento che, se non può figurare nei voli a largo raggio in quanto la rappresentazione del volo è puntualizzata dal solo luogo di atterraggio, è però evidente nei brevi voli che si sono già conclusi nella suddetta fase iniziale e proprio

nell'ultimo lembo di pianura posto al piede dei rilievi.

Ben 28 (oltre 70%) sono infatti gli atterraggi compiuti a Nord del parallelo di Milano Piazza Duomo.

Se la regola di navigare sulla fascia prealpina — o il tentare di farlo — è seguita con ragionata convinzione dalla maggior parte dei piloti dell'Aeroclub Volovelistico Milanese, meno rispettata, almeno nelle intenzioni, è la uniformità di scelta della direzione anche se, come i dati del sondaggio 1957 starebbero a dimostrare, la tendenza è verso l'Est. Queste altre intenzioni sono grosso modo di due tendenze: l'Est-Nord-Est ed il Sud-Est, con mete ad Osoppo per quella e a Rimini per questa; in ogni caso si lavora e si pensa con l'obiettivo dell'insegna d'oro per la libera e di diamante per la prefissata.

Quanto detto riesce solo sommariamente ad illustrare il problema di scelta della direzione e della variante d'ordine orografico che la stessa subisce; più facile è invece ricavare dall'indagine statistica elementi di giudizio per



piloti dell'Aeroclub Volovelistico Milanese nell'anno 1957

ciò che concerne la scelta del periodo stagionale, espresso in mesi, ritenuto migliore.

Ciò, ovviamente e forzatamente, a prescindere dalla fortuna, dalla disponibilità di alianti per numero e per tipo, dalle diverse esperienze e capacità di pilotaggio dei volovelisti, dalle condizioni meteorologiche della giornata del tentativo, dai divieti o limitazioni al volo imposti dalle Autorità Aeronautiche, eccetera. Nonostante tale notevole, ma in fondo apparente, esclusione di variabili, dal prospetto n. 3 è rilevabile che i mesi migliori per Milano-Bresso sono stati nettamente l'aprile, il maggio ed il giugno. Forte calo, invece, in luglio e addirittura fermo in agosto da imputarsi con certezza, soprattutto per l'ultimo, alla Gara Nazionale ed alle ferie estive.

Se poi si vuol tentare di individuare il miglior mese assoluto, la media di chilometri 67,3 su 10 voli di aprile, sembra più solida che non la 78,5 chilometri su appena 4 voli di maggio; tanto è vero che la media dei 4 migliori voli di aprile è di ben 105,2 chilometri e che, per prudenza, quella degli 8 voli miglio-

n° 3 - prospetto dei voli e delle medie chilometriche mensili anno 1957

mese	totale voli	totale km.	media km.
Marzo	1	15	15,0
Aprile	10	673	67,3
Maggio	4	314	78,5
Giugno	12	550	45,8
Luglio	11	398	36,1
Agosto	1	12	12,0
	39	1962	

ri è ancora di 83 chilometri netti. Valore senz'altro rimarchevole.

Non molte sorprese emergono dall'osservazione dei dati riguardanti l'impiego dei vari tipi di aliante. Più d'ogni altro è richiesto il « Canguro » di serie, vuoi per il numero di macchine di tal tipo a disposizione, vuoi per la tariffa oraria, vuoi per essere di « sicuro piazzamento a terra » e vuoi, infine, per essere

tutti i piloti dell'A.V.M. abilitati al suo pilotaggio.

Il prospetto n. 4, ordinato per numero di fuori campo effettuati, dà inoltre la conferma, almeno per il 1957, dell'elevato rendimento medio del « Canguro »; infatti le medie delle distanze coperte con quello di serie e con quello modificato sono invero elevate, anche se le prove fornite da macchine di caratteristiche più brillanti sono assai poche per arricchire di formulare un giudizio.

Considerazioni più entusiasmanti si traggono, al contrario, dai valori allineati nel prospetto n. 5 ed elaborati nelle medie. Queste infatti tendono a diminuire, logicamente, con l'elevarsi del numero dei voli componenti la

n° 4 - prospetto dei voli e delle medie chilometriche per aliante anno 1957

matricola	totale voli	totale km.	media km.
AECY-AECC-CICI	12	737	61,4
FIFA	8	410	51,2
AVMG	8	233	29,1
AVMD	6	445	74,0
AVME	3	94	31,3
AVMA	1	23	23,0
AVMH	1	20	20,0
	<u>39</u>	<u>1.962</u>	

media, ma con una caduta assai ristretta, al punto che la media dei primi 10, 15 e 20 voli è quasi da competizione.

Si noti pure che la media generale di chilometri 50,3 risulta dal conteggio comprendente anche gli ultimi 3 voli di alianti atterrati in prossimità del campo non già a seguito di tentativi per voli di distanza, bensì per sopravvenute condizioni meteorologiche proibitive. Con l'esclusione dei tre voli, infatti, la media sale a chilometri 54,1.

Non è possibile concludere queste note senza accennare che lo sforzo praticato dall'Aeroclub Volovelistico Milanese per raggiungere i risultati esaminati non è tanto d'ordine operativo ed organizzativo, ma quasi esclusivamente di carattere economico. Basti dire che calcoli amministrativi (rapportati evidentemente anche al mancato ulteriore impiego di alianti utilizzati nel solo volo di distanza del giorno considerato, cui naturalmente si aggiungono le spese vive e le scassature) hanno indicato il

n° 5 - prospetto voli in ordine decrescente delle distanze

riferim. quadro n° 1	Km.	data	1° pilota
16	210	1/6	Brigliadori R.
13	153	5/5	Cattaneo
7	135	13/4	Brigliadori R.
11	102	22/4	Brigliadori R.
5	96	7/4	Vergani W.
14	92	11/5	Brigliadori R.
19	91	2/6	Giacopini
9	88	14/4	Tomasina
2	86	6/4	Brigliadori R.
10	69	22/4	Brigliadori L.
36	63	21/7	Bianchi
6	53	7/4	Rasini
21	53	2/6	Gussoni
29	53	9/7	Grassi
31	53	12/7	Vergani G.
33	53	16/7	Ceriani
34	53	16/7	Frailich
12	42	5/5	Bianchi
26	40	29/6	Bianchi
23	38	6/6	Macerata
8	35	14/4	Rasini
25	35	29/6	Brigliadori R.
15	27	19/5	Brigliadori L.
32	25	12/7	Cattaneo
37	25	21/7	Longaretti
38	25	31/7	Brigliadori R.
17	23	1/6	Longaretti
20	20	2/6	Tognazzi
28	20	8/7	Vergani W.
35	17	18/7	Bianchi
1	15	30/3	Brigliadori R.
27	15	30/6	Vergani W.
39	12	7/8	Baldi
18	11	1/6	Vergani W.
30	11	10/7	Garelli
22	10	2/6	Grassi
3	6	6/4	Rasini
24	4	20/6	Vergani G.
4	3	7/4	Tomasina

media dei primi 5 = km. 139
 media dei primi 10 = km. 112
 media generale = km. 50,3

costo di 1.962 chilometri di distanza totale in lire 3.500.000!

La qual cosa ha imposto, come impone più che mai, un impiego della piccola flotta di nove alianti quanto più possibile oculato, accorto ed assolutamente subordinato alle vitali esigenze generali dell'Aeroclub.

Anche se ciò trasforma in bruciante il desiderio dell'ottenimento veloce di risultati personali ed ambiti.

EGIDIO GALLI

COSTRUZIONI AERONAUTICHE ALL'ISTITUTO "G. FELTRINELLI,"

di GIANCARLO SABAINI

Con grande piacere siamo venuti a conoscenza della istituzione di un reparto costruzioni in seno alla sezione aeronautica dell'Istituto Tecnico Industriale « G. Feltrinelli ».

La notizia ci ha anche un poco sorpreso. Infatti, in Italia il pubblico si interessa a quanto concerne le attività aeronautiche, non meno che nelle altre nazioni. Il contrario invece, avviene per le persone che, occupando posti direttivi (scuole e istituti o addirittura cariche politiche) potrebbero contribuire notevolmente alla formazione di quella coscienza aeronautica su cui si è basato il progresso delle nazioni più industrialmente progredite. Per questo ci ha sorpreso e molto favorevolmente, il fatto che il Prof. Ing. Isnardi, Preside dell'Istituto, ed il Prof. Jacopini, sovrintendente alle officine, siano di quella troppa esigua schiera di persone che, rendendosi conto della assoluta necessità per il nostro Paese di poter disporre di tecnici preparati e capaci in campo aeronautico non meno che negli altri campi della moderna tecnica industriale, hanno voluto che la stessa « Feltrinelli » disponesse di una sezione per le costruzioni aeronautiche, dando la possibilità agli allievi periti aeronautici di prepararsi praticamente oltre che teoricamente, ai problemi che incontreranno nella quotidiana loro attività.

Finalmente, in un periodo in cui solo nel nostro Paese, si ignora completamente o quasi il rinnovamento e la continua evoluzione dell'aviazione, osservando come attraverso un obiettivo sfuocato quanto in tutto il mondo si compie e si realizza per il progresso in genere e per quello aeronautico in particolare (ivi compreso, seppure in scala ridotta, quello velovelistico) qualcuno vede al di là di quelle che sono le nostre attuali possibilità nazionali e provvede in merito.

Questi fatti ci hanno portato a visitare l'Officina di costruzioni aeronautiche della « Feltrinelli ». Tanto più che il primo atto di questa officina è la realizzazione di un aliante.

Siamo stati molto cordialmente accolti nell'officina dall'insegnante sig. Padovani (nostra vecchia conoscenza, brevetto « C » ed attivo velovelista) il quale ci ha mostrato con

giusto orgoglio gli impianti e le macchine del laboratorio. Nulla di inutile o superfluo, senza che con ciò manchi qualcosa del necessario.

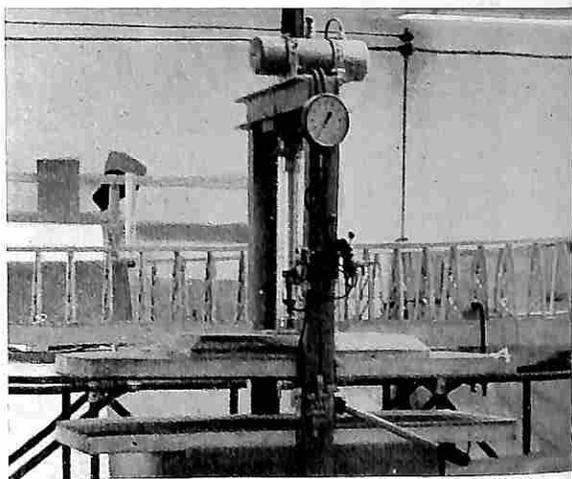
Le macchine sono modernissime e di alta prestazione qualitativa, e tali da consentire una preparazione pratica di alto livello.

Abbiamo notato fra l'altro, una pressa idraulica per l'incollaggio di parti piane ed elementi costruttivi (quali centine, longheroncini ed ordinate), pressa che evita notevolmente di ricorrere a semenze o chiodini per realizzare la pressione necessaria agli incollaggi, rendendo il lavoro più pulito, razionale e spedito specie con il diffondersi delle collature con colle a base di resine sintetiche.

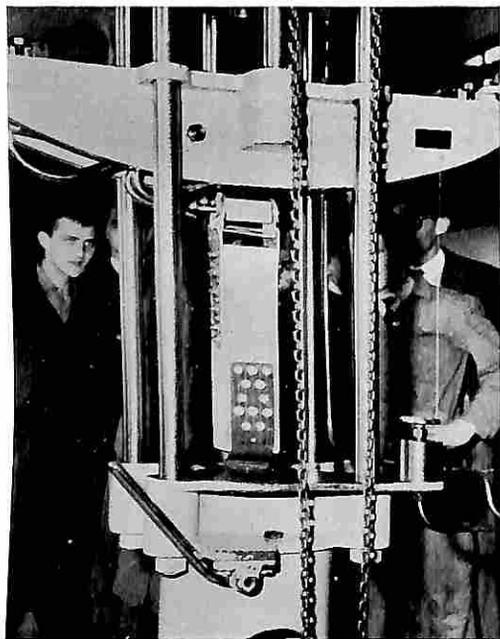
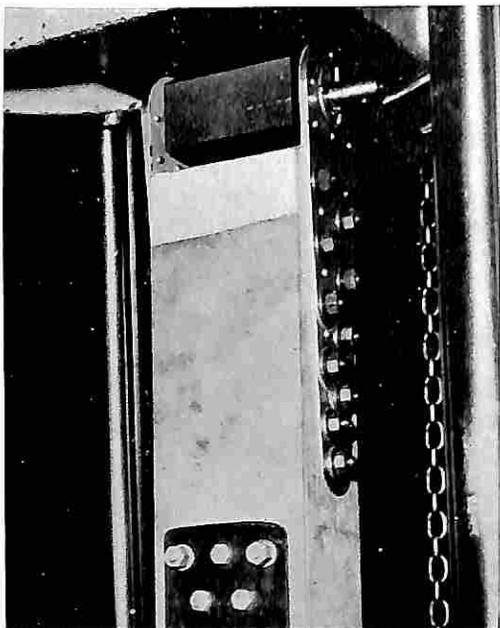
Gli allievi lavorano con grande interesse e passione, fra di essi sono parecchi volovelisti ed uno è « C d'argento ».

E' opportuno riportare quanto ci è stato fatto notare: la « Feltrinelli », prima fra tutti gli Istituti italiani, realizzerà un velivolo, dal progetto fino ai collaudi, senza ricorrere a progetti o licenze di costruzioni già da altri realizzate.

Seguendo questo programma, il laboratorio sta ora costruendo il « Tobia », aliante di di-



La pressa idraulica a pressione regolabile per l'incollatura di parti piane



Prova a rottura dell'attacco alare in lega leggera dell'aliante « Tobia »

mensioni ridotte ma con buone caratteristiche di volo, progetto dell'Ing. Gianfranco Rotondi insegnante di aerotecnica e costruzioni aero-

nautiche nello stesso Istituto e ben noto ai nostri volovelisti per aver realizzato l'ormai conosciuto « Gheppio ».

L'attività del Laboratorio, non si limita alla realizzazione pratica di aeromobili, estendendosi a quelle esperienze tanto necessarie nella formazione della personalità di un buon tecnico.

In base a questo principio, vengono sperimentati vari sistemi di costruzione e montaggio e incollatura. Le varie realizzazioni sono poi sottoposte a critica dopo uno scrupoloso esame. Tutte le varie parti sono collaudate. Due delle fotografie che pubblichiamo, mostrano la prova « a rottura » di un elemento di piastra di attacco alare. Questi collaudi sono la migliore garanzia di un lavoro meticoloso e la indispensabile premessa per la preparazione di un buon perito.

A noi, in questa sede, non resta che formulare un augurio al Laboratorio di Costruzione Aeronautiche dell'Istituto « Feltrinelli »: che i suoi allievi ed il successo che otterranno siano degni ed all'altezza della lungimiranza e della passione dimostrate dai loro direttori e dai loro insegnanti.

IL TOBIA

Il « Tobia » è una evoluzione dell'aliante « Gheppio » (*) e con la sua ala di 13,60 mt. di apertura sprovvista di flaps, rientra nella categoria internazionale « standard » (da alcuni chiamata « ridotta »).

Costruito interamente in legno, il « Tobia » è smontabile in quattro parti come il maggior numero degli alianti più ortodossi. Le quattro parti sono: semiali, fusoliera, impennaggio orizzontale.

L'ala ha profilo laminare all'incastro evolventesi nel NACA 4412 all'estremità, con uno svergolamento geometrico totale di ben sette gradi.

Le due semiali vengono unite fra loro e contemporaneamente collegate alla fusoliera con tre spinotti (Urendo, Sky, Eolo, ecc.). Gli attacchi sono realizzati completamente in lega leggera, come pure i bulloni che collegano le piastre ai longheroni. Gli spinotti sono in acciaio.

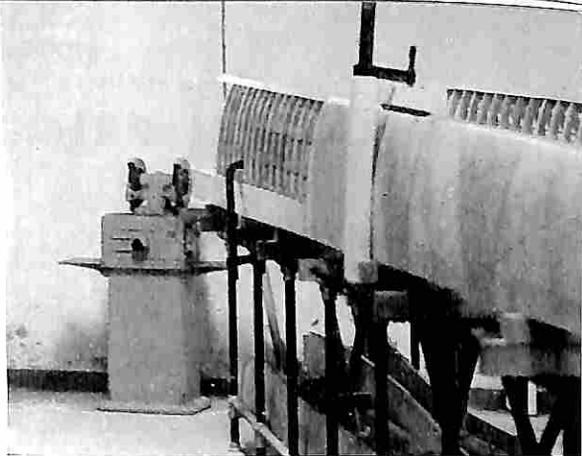
L'abitacolo del « Tobia » è largo e comodo, tanto che in questo punto l'evoluzione dal Gheppio è quasi una... rivoluzione che sarà certo apprezzatissima dai piloti. La pedaliera

è regolabile in volo e tale da adattarsi alla statura del pilota e permettergli di stendere o flettere le gambe, durante un volo lungo, senza mai abbandonare il comando del timone.

La fusoliera è in un solo pezzo (e non divisa in due come nel Gheppio) le sue ordinate sono disegnate con archi parabolici, la sua linea è pulita e di disegno moderno, immediatamente innanzi la deriva, è munita di una piccola pinna. Il timone di direzione è di grandi dimensioni ed allungamento relativamente elevato. La capottina, completamente trasparente, è raccordata alla linea della fusoliera soltanto posteriormente, nella vista di fianco, anteriormente e nella vista di fronte si presenta come una bolla sporgente dalla fusoliera stessa.

Impennaggi normali: Piano verticale solidale alla fusoliera, orizzontale applicato a questa con tre viti (Canguro, Pinocchio, Arcore, ecc.).

Il carrello è retrattile con comando meccanico. Questa soluzione sembrerà un po' troppo spinta per un aliante di piccole dimensioni. Ed infatti in un primo tempo progettista e costruttori furono molto incerti fra il carrello sganciabile e fisso, retrattile od esterno. Venne scelta la soluzione più complessa per dar modo agli allievi dell'Istituto di incontrare le difficoltà che una simile costruzione comporta, specie in uno spazio molto ristretto.

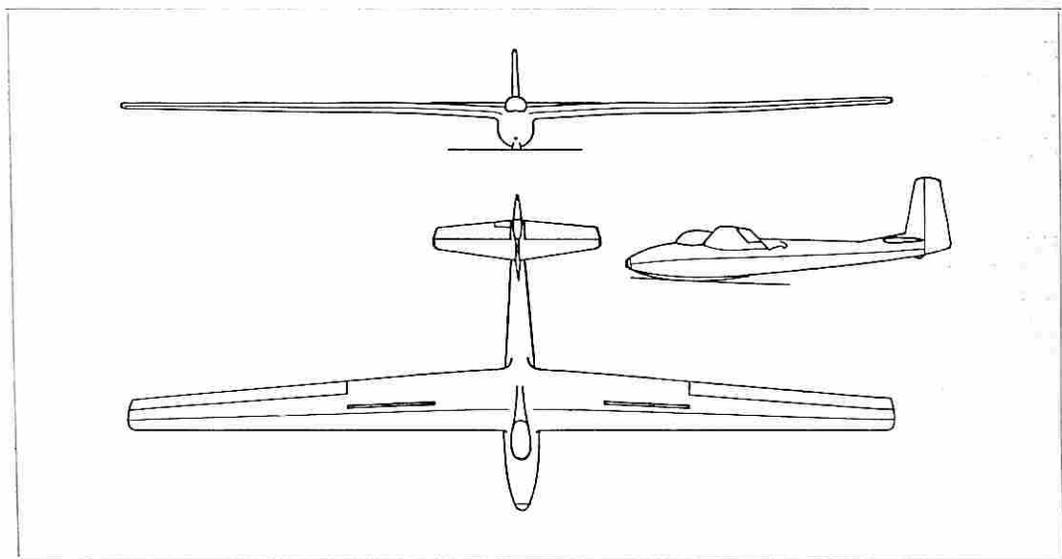


L'ala del « Tobia » in costruzione

Il « Tobia » è munito di diruttori doppi simili a quelli installati sul famoso veleggiatore « Meise » che sono efficientissimi.

DATI CARATTERISTICI

Apertura alare	m. 13,60
Allungamento	15
Superficie alare	mq. 12,15
Corda media	m. 0,9
Lunghezza totale	m. 6
Peso a vuoto	Kg. 140
Carico utile	Kg. 110
Peso totale	Kg. 250
Carico alare	20,58
Coeff. robustezza	$2n=9$
Abitacolo: larghezza massima esterna fusoliera	cm. 63



ELENCO DEI PRIMATI INTERNAZIONALI

OMOLOGATI DALLA F. A. I.

1^a CATEGORIA (alianti monoposto)

<i>Durata</i> (FRANCIA)	
Charles Atger, su aliante « Arsenal Air 100 », Romanin-les-Alpilles, 2, 3, 4 Aprile 1952	ore 56.15'
<i>Distanza in linea retta</i> (STATI UNITI D'AMERICA)	
Richard H. Johnson, su aliante Ross-Johnson N 3722 C, da Odessa (Texas), a Salina (Kansas), il 5 Agosto 1951	km 861,272
<i>Distanza con meta prefissata</i> (FRANCIA)	
Comandante René Fonteilles, su aliante Bréguet 901, da Troyes-Barbèrey a Dax, il 13 Maggio 1956	km 677,71
<i>Distanza con meta prefissata e ritorno al punto di partenza</i> (STATI UNITI D'AMERICA)	
Lyle A. Maxey, su aliante Kerns « Jenny Mae », da El Mirage Adelanto (California), a Independence (California), il 4 Settembre 1955	km 500,020
<i>Altezza assoluta</i> (STATI UNITI D'AMERICA)	
William S. Ivans Jr., su aliante Schweizer S.G.S. 1-23, a Bishop (California), il 30 Dicembre 1950	m 12.832
<i>Guadagno di quota</i> (STATI UNITI D'AMERICA)	
William S. Ivans Jr., su aliante Schweizer S.G.S. 1-23, a Bishop (California) il 30 Dicembre 1950	m 9.174,5
<i>Velocità su percorso triangolare di 100 km</i> (POLONIA)	
Jersy Wojnar, su aliante « Jaskolka » SP 1325, sul percorso: Leszno-Rawicz-Gostyn-Leszno, il 15 Maggio 1954	km/h 94,716
<i>Velocità su percorso triangolare di 200 km</i> (FRANCIA)	
Guy Rousselet, aliante Bréguet 901 F.C.A.J.A., sul percorso: Saint-Auban-Beaurière-Embrun-Saint-Auban, il 4 maggio 1956	km/h 77,495
<i>Velocità su percorso triangolare di 300 km</i> (GRAN BRETAGNA)	
Cmdr. G. A.J. Goodhart (RN), su aliante Hirth L.O. 150, sul percorso: Urinquinty-Yanko-Oaklands-Urinquinty (Australia), il 9 Gennaio 1956	km/h 76.636

2^a CATEGORIA (alianti pluriposto)

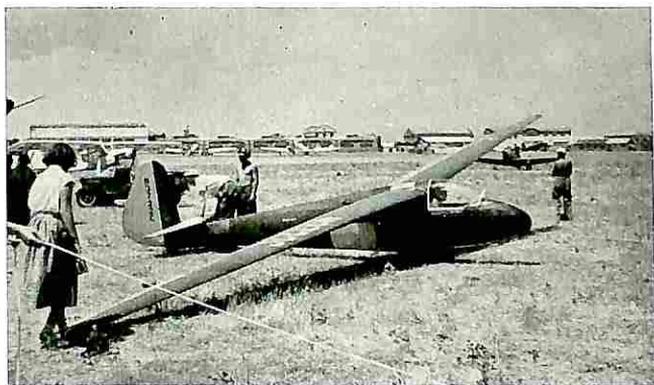
<i>Durata</i> (FRANCIA)	
Bertrand Dauvin e Henri Couston, su aliante Kranich III, Romanin-les-Alpilles, 6, 7, 8 Aprile 1954	ore 57.10'
<i>Distanza in linea retta</i> (U.R.S.S.)	
Victor Iltchenko, pilota, Grigory Petchnikov, passeggero, aliante biposto A.10, da Kountsevo (Mosca) a Ilovlia (Stalingrado), il 26 Maggio 1953	km 829.822



Il polacco « Jaskolka », detiene quattro primati internazionali

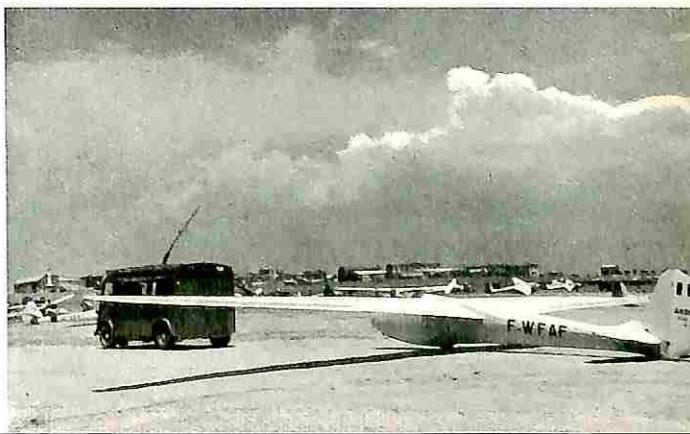


Lo « Schweizer » S.G.S. 1-23 realizzato completamente in metallo (Stati Uniti d'America)



Il « Ross-Johnson » R-J 5 detentore del primato mondiale di distanza libera, è il primo aliante in cui furono adottati profili laminari (U.S.A.)

L'Arsenal « Air 100 » detiene da sei anni il primato di durata (Francia)



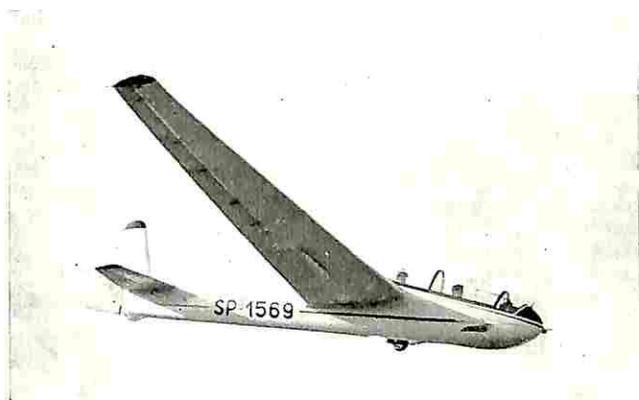
<i>Distanza con meta prefissata (POLONIA)</i>	
Jerzy Popiel, pilota, Adolf Siemaszkiewicz, passeggero, su aliante Zuraw II.S.P.-1 211, da Lublin a Hurubieszow il 20 Luglio 1953	km 541,300
<i>Distanza con meta prefissata e ritorno al punto di partenza (SUD AFRICA)</i>	
Evert Domnisse, pilota, Samuel J. Barker, passeggero, su aliante Kranich II Z S-G, da Keetmanshoop a Mariental e ritorno, il 9 Febbraio 1952	km 436
<i>Altezza assoluta (STATI UNITI D'AMERICA)</i>	
Laurence E. Edgar, pilota, Harold E. Klieforth, passeggero, su aliante Pratt-Read, a Bishop (California), il 19 Marzo 1952	m 13.489
<i>Guadagno di quota (STATI UNITI D'AMERICA)</i>	
Laurance E. Edgar, pilota, Harold E. Klieforth, passeggero, su aliante Pratt-Read PR-G 1, a Bishop (California), il 19 Marzo 1952	m 10.493
<i>Velocità su percorso triangolare di 100 km (GERMANIA)</i>	
Ernest-Gunter Haase, pilota, Reinaldo Picchio, passeggero, su aliante Condor IV, a Klippenneck, il 13 Agosto 1952	km/h 80.338
<i>Velocità su percorso triangolare di 200 km (POLONIA)</i>	
Henryk Zydorczak, pilota, Eugeniusz Oles, passeggero, su aliante « Bocian » SP-1564, sul percorso: Lisie-Katy-Przepalkowo-Zblewo-Lisie Katy, il 14 Agosto 1955	km/h 66,048
<i>Velocità su percorso triangolare di 300 km (JUGOSLAVIA)</i>	
Zvonimir Rain, pilota, Petar Bogojevic, passeggero su aliante Kosava, il 7 Giugno 1956. Percorso: Vrsac-Becej-Jacovo-Vrsac	km/h 64,177
RECORDS FEMMINILI (alianti monoposto)	
<i>Durata (FRANCIA)</i>	
Sig.na Marcelle Choisset, su aliante Air-100 n° 5, Romanin-les-Alpilles, 17-19 Novembre 1948	ore 35.03
<i>Distanza il linea retta (U.R.S.S.)</i>	
O. Klépikova, su aliante « Rot Front 7 », da Mosca a Otradnoie, regione di Stalingrado, il 6 Luglio 1939	km 749,203
<i>Distanza con meta prefissata (POLONIA)</i>	
Sig.ra Pelagia Majewska, aliante Jaskółka SP-1605. Percorso: Pinczyn-Tyszowee, il 10 Agosto 1956	km 518,59
<i>Distanza con meta prefissata e ritorno al punto di partenza (POLONIA)</i>	
Barbara Dankowska, su aliante Jaskółka SP-1489. Percorso: Lisie Katy-Kobylnica-Lisie Katy, il 23 Maggio 1956	km 341,90
<i>Altezza assoluta (STATI UNITI D'AMERICA)</i>	
Miss Betsy Woodward, su aliante Pratt-Read, Bishop il 14 Aprile 1955	m 8.533
<i>Guadagno di quota (STATI UNITI D'AMERICA)</i>	
Miss Betsy Woodward, su aliante Pratt-Read, a Bishop (California), il 14 Aprile 1955	m 12.190,2
<i>Velocità su percorso triangolare di 100 km (POLONIA)</i>	
Wanda Szeplinska, su aliante « Jaskółka » SP-1311. Percorso: Leszno-Rawicz-Gostyn-Leszno, il 15 Maggio 1954	km/h 75,564
<i>Velocità su percorso triangolare di 200 km (JUGOSLAVIA)</i>	
Cvetka Klančnik, su aliante « Weihe ». Percorso: Vrsac-Ecka-Omoljica-Vrsac, 6 Giugno 1956	km/h 53,859



Un'altra inquadratura dello Schwaizer
« S.G.S. 1-23 »

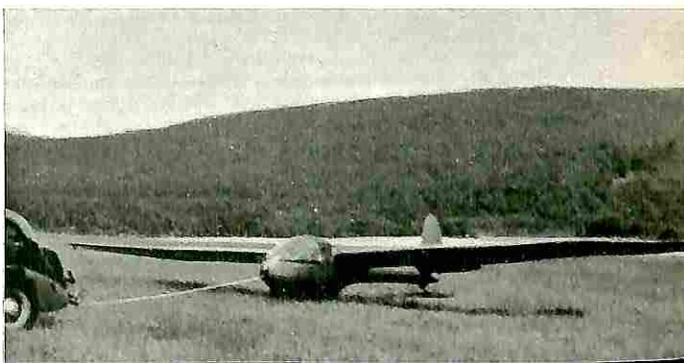


Il « Condor IV » detiene il primato di
velocità per alianti pluriposto alla
bella media di km/h 80,338 (Germania)



Il biposto « Bocian » vanto dei volo-
velisti polacchi

Il « Pratt-Read » è stato impiegato più
per la sua robustezza che per le sue
caratteristiche aerodinamiche: è uno
dei pochi alianti a posti affiancati.
Detiene, oltre ad altri tre, il primato
mondiale di altezza assoluta. —



NOTIZIARIO

ASSEMBLEA ORDINARIA DELL'AERO CLUB D'ITALIA

Il giorno 13 aprile 1958 si è tenuta a Roma l'Assemblea ordinaria dell'Aero Club d'Italia nel corso della quale ebbero luogo le elezioni — per scaduto mandato — del Presidente, dei Consiglieri Federali, dei Proibiviri e dei Sindaci.

All'Assemblea, che è stata onorata dalla presenza del Senatore Giuseppe Caron, Sottosegretario di Stato alla Difesa-Aviazione Civile - e del Gen. S. A. Renato Abbiata, Direttore Generale dell'Aviazione Civile e A. A., hanno partecipato i Delegati di 52 Aero Clubs, i Consiglieri Federali, il Collegio Sindacale ed i Proibiviri.

Dopo il saluto alle Autorità ed ai Delegati degli Enti federali, rivolto dal Presidente Ing. Manillo Zerbinati, il Segretario Generale dell'Ae.C.I. ha dato lettura della relazione sull'attività svolta dal Sodalizio, e dagli Aero Clubs, nel triennio 1955-1957, alla quale è seguita la relazione del Collegio Sindacale sul Bilancio consuntivo per il 1957.

Su preghiera dell'Ing. Zerbinati ha preso la parola il Senatore Caron dicendosi lieto di poter salutare i Dirigenti dell'Aviazione Turistica e Sportiva italiana tutti degni di elogio per l'appassionata opera da essi svolta.

Il Senatore Caron ha quindi proseguito esaminando i vari importanti problemi che interessano l'Aviazione leggera italiana, precisando come alcuni siano già in via di soluzione ed assicurando tutto il suo più cordiale e completo interessamento in favore di quelli ancora in sospeso.

Vivamente applaudito dall'Assemblea, il Senatore Caron, nel comunicare il disposto aumento del contributo in favore dell'Aero Club d'Italia, ha chiuso il suo dire auspicando il migliore potenziamento dell'Aviazione civile italiana e, con esito, quello dell'Aviazione minore.

Alle parole del Senatore Caron hanno risposto, ringraziando, l'Ing. Zerbinati e l'Ing. Serafini.

Aperta la discussione sulla relazione del triennio e su quella del

Collegio Sindacale relativa al 1957, sono seguiti vari interventi dei Delegati.

L'Assemblea ha quindi approvato, all'unanimità, la relazione sull'attività del triennio 1955-1957 e quella del Collegio Sindacale sul Bilancio 1957.

Dopo la presentazione, fatta dall'Ing. Zerbinati, del Bilancio preventivo per l'anno 1958, questo è stato pure approvato all'unanimità.

E' stato quindi proceduto alla consegna di premi e medaglie e precisamente:

Com.te Enrico MEILLE

— Distintivo di Campione Aero-sportivo per l'anno 1957;

Com.te MANER LUALDI

— Medaglia d'Oro dell'Aero Club d'Italia per il raid « Italiani nel Mondo »;

Sig. Luciano SORLINI

— Targa « Ferrarin » per l'anno 1957;

Ing. Alberto MORELLI

— Medaglia d'Oro per l'attività di volo a vela svolta per l'anno 1957;

Sig. Renzo GRANDESSO

— Medaglia d'Oro per l'attività aeromodellistica per l'anno 1957;

Ing. Alberto GARELLI, Ing. Ferdinando BONIFACIO, Sig. Enrico VAUDANO

— Medaglia d'Oro dell'Ae.C.I. per 25 anni di attività.

Sono seguite le operazioni per le elezioni delle cariche sociali.

Effettuato lo spoglio delle schede è risultato rieletto a Presidente dell'Ae.C.I., con voti 140 su 170, l'Ing. Manillo Zerbinati.

A componenti il Consiglio Federale sono risultati eletti:

Gen. Giuseppe Maceratini (voti 128); Gen. Umberto Nannini (voti 120); Col. Giuseppe Baylon (voti 119); Marchesa Carina Negrone (voti 114); Gen. Ilio Pantanelli (voti 101); Dr. Francesco Balbis (voti 95); Col. Aldo Regnoli (voti 89); Avv. Sergio Finzi (voti 87); Avv. Giovanni Teso (voti 80); Ing. Iginio Guagnellini (voti 79); Com.te Giuseppe Albanese (voti 69); Avv. Nino Zenoni Politeo (voti 60).

Il Generale Marini risultato eletto con pari voti dell'Avv. Zenoni Politeo, ha rinunciato ad un eventuale ballottaggio.

A componenti il Collegio dei Proibiviri sono stati eletti, quali Membri effettivi: il Gen. Alberto Briganti (voti 144), l'Ing. Alberto Garelli (voti 135), l'Avv. Salvatore Giacobardo (voti 87); quali Membri Supplenti: il Com.te Mario De Bernardi (voti 91) ed il Com.te Francis Lombardi (voti 91).

A Sindaco Effettivo è stato eletto l'Avv. Gennaro Pisano (voti 139) ed a Sindaco Supplente l'Avv. Alfonso Cassandra (voti 98).

Con commosse parole per la fiducia in lui riposta, l'Ing. Zerbinati ha dichiarato chiusi i lavori dell'Assemblea alle ore 19,15.

(Notiziario n. 10 dell'Ae.C.I.)

RIUNIONE CONSIGLIO FEDERALE DELL'Ae.C.I.

Il giorno 14 aprile si è riunito a Roma il Consiglio Federale dell'Aero Club d'Italia eletto dall'Assemblea del 13 aprile.

Il Presidente Ing. Zerbinati, dopo aver rivolto il suo saluto augurale al nuovo Consiglio ed espresso il suo ringraziamento ai Consiglieri uscenti, ha invitato i convenuti a procedere alla elezione dei Vice Presidenti del Sodalizio, dei Membri del Comitato Esecutivo, del Pre-

sidente della Commissione Sportiva Centrale e dei Presidenti delle Commissioni Consultive Tecniche Permanenti.

Sono risultati eletti:

Vice Presidenti dell'Ae.C.I.:

— Com.te Giuseppe Albanese

— Gen. Ilio Pantanelli

Membri Effettivi del Comitato Esecutivo:

— Avv. Sergio Finzi

— Ing. Iginio Guagnellini

— Marchesa Carina Negrone
 Membri Supplenti del Comitato Esecutivo:
 — Avv. Giovanni Teso
 — Avv. Nino Zenoni Politeo
 — Dr. Federico Zucco
 Presidente della Commissione Sportiva Centrale:
 — Ing. Iginio Guagnellini
 Presidente della Commissione per il più Leggero dell'ARIA:
 — Ing. Giovanni Pedace
 Presidente della Commissione per il Volo a Motore:
 — Ing. Filippo Serafini
 Presidente della Commissione per il Volo a Vela:
 — Gen. Umberto Nannini
 Presidente della Commissione per l'Aeromodellismo:
 — Rag. Guglielmo Barthel
 Presidente della Commissione per il Paracadutismo Sportivo:
 — Col. Edvino Dalmas
 Presidente della Commissione per il Turismo Aereo:
 — Com.te Enrico Meille.

Il Consiglio Federale, nel deliberare la nomina dell'Ing. Iginio Guagnellini a Presidente della Commissione Sportiva Centrale, ha espresso al Gen. Del Duca, che per tanti anni ha retto con competenza e zelo la carica stessa, i suoi più vivi ringraziamenti per la collaborazione data allo sviluppo dello sport aeronautico.

Inoltre il Consiglio Federale, poiché in considerazione degli importanti nuovi compiti tecnici che verranno affidati al Com.te Ferruccio Vosilla ha dovuto con ramarico riconoscere l'impossibilità di affidargli nuovamente — come era sua intenzione — la presidenza della Commissione Tecnica Permanente per il Paracadutismo Sportivo, lo ha sentitamente ringraziato per l'apprezzata appassionata attività svolta in favore del paracadutismo sportivo italiano, attività che, proprio nell'ultimo anno, ha raggiunto notevole sviluppo con sicura garanzia per l'avvenire, e lo ha pregato di fornire al Col. Dalmas tutta la sua preziosa collaborazione.

(Notiziario n. 10 dell'Ae.C.I.)

Omologazioni

La Commissione Sportiva dell'Aero Club d'Italia ha omologato i records italiani seguenti:

MONOPOSTI

— *Distanza con meta prefissa e ritorno:*
 Angelo Zoli - km. 150 - 18-6-57 - Rieti-Assisi-Rieti.

Renato Vitelli - km. 166 - 29-7-57 - Rieti-Valfabbrica-Rieti.
 — *Distanza con meta prefissa*
 Mario Cattaneo - km. 156 - 9-8-57 - Rieti-Fano.
 — *Velocità in circuito triangolare km. 100:*
 Angelo Zoli - km/h 49,354 - 25-6-57 - Rieti.
 — *Quota assoluta:*
 Guidantonio Ferrari - m. 8097 - 4-12-57 - Roma-Urbe

BIPOSTI

— *Distanza con meta prefissa e ritorno:*
 M. Cattaneo - R. Vitelli - km. 166 - 27-8-57 - Rieti-Valfabbrica-Rieti.
 — *Distanza con meta prefissa:*
 R. Briigliadori - F. Giacopini - km. 135 - 13-4-57 - Milano (Bresso) - Torino (Aeritalia).
 L. Campari - C. Angiolini - km. 156 - 14-4-57 - Modena-Milano (Linate).
 — *Velocità in circuito triangolare km. 100:*
 R. Briigliadori - G. Vergani - km./h. 34,442 - 22-4-57 - Milano (Bresso).
 M. Cattaneo - E. Macchi - km/h 38,620 - 25-7-57 - Rieti.

— *Quota assoluta:*
 A. Mantelli - A. Tomeucci - m. 5500 - 29-1-57 - Roma (Urbe).

Sono state quindi attribuite le seguenti insegne d'argento:

Cesare Rasini	n. 41
Ettore Muzi	» 42
Abelardo Canton	» 43
Franco Giacopini	» 44
Raffaele Gussoni	» 45
Renato Vitelli	» 46
Renato Giorgini	» 47
Luigi Baviera	» 48
Guido Monaco	» 49
Walter Dal Pino	» 50
Gianni Massoni	» 51
Mario Sabaini	» 52
Franco Silvagni	» 53
Egido Gavazzi	» 54
Iolanda Grassi	» 55
Giusto Vergani	» 56
Giorgio Fraulich	» 57
Clara Guerrini	» 58
Gianni Fabri	» 59
Luigi Bianchi	» 60
Agostino Bucceri	» 61
Adriano Caperdoni	» 62
Antonio Tomeucci	» 63
Lionello Mutti	» 64
Giuseppe Gottarelli	» 65
Hans Hügel	» 66
Emanuele Vella	» 67

IL VOLO A VELA IN ITALIA

Il volo a vela registra nel nostro paese, un aumento considerevole e promettente, e mostra di avere ormai completamente sanato le distruzioni e le dispersioni della guerra, la lunga stasi del dopoguerra; i risultati che, specialmente per il 1956, hanno richiesto molta tenacia e considerevole fatica, sono infatti confortanti. Eccoli:

Alianti veleggiatori in linea	1955	1956	1957
— degli Aero Clubs o Gruppo	13	14	27
— dell'A.M. in assegnazione:			
« Canguro »	20	19	18
« Asiago » e altri tipi	7	7	7
— Nuove costruzioni	1	13	4
— Numero voli	4.950	9.849	11.255
— Ore di volo con alianti	2.829	4.769	6.163
— Brevetti « C » conseguiti	111	120	93
— Insegne F.A.I.:			
Argento	9	21	27
Oro	—	—	—
— Prove parziali			
Insegne F.A.I.:			
Argento	91	130	51
Oro	1	3	4
Diamanti	—	1	1
— Voli di distanza	12	53	115
— Km. volati in voli di dist.	937	2890	9603
— Primati conseguiti	6	4	11

Se queste sono le cifre, non bisogna tacere dei risultati qualitativi e delle iniziative: come ad es. la valorizzazione del Centro di volo a Vela di Rieti e dell'Aero Club Volovelistico di Milano; l'aumento delle scuole volovelistiche, che sono

attualmente 13; i voli primato o particolarmente importanti, la partecipazione a competizioni nazionali e internazionali e l'emanazione di concorsi per la progettazione e costruzione di nuovi tipi di alianti.

ALBERTO MORELLI MEDAGLIA D'ORO PER IL VOLO A VELA 1957

Nella sua riunione del 10 marzo 1958, il Consiglio Nazionale dell'Aero Club d'Italia, fra l'altro, ha deciso di assegnare all'Ing. Alberto Morelli dell'Aero Club di Torino, la medaglia d'oro del 1957 per il Volo a Vela.

L'alto riconoscimento intende premiare in Alberto Morelli il progettista ed il pilota che ha recato importanti contributi al Volo a Vela italiano.

Ricordiamo tutti infatti, che durante la disputa per il Trofeo «Vittorio Bonomi», si aggiudicò la prova di distanza libera con un volo da Rieti alle sponde dell'Ofanto durante il quale coprì la distanza di poco più di 300 chilometri

sfruttando magistralmente ascendenze dinamiche, termiche ed ondulatorie.

L'Ing. Morelli è, col fratello Ing. Pietro, fra le persone che maggiormente hanno contribuito al progetto ed alla realizzazione degli alianti «Zigolo», «Veltro q», «M 100», «Strale» (quest'ultimo in avanzata fase di costruzione.

Nel volo di 300 chilometri, il Consiglio Federale, ravvisa l'avvenimento più importante, non soltanto dell'annata, ma di tutta la storia del nostro volo a vela, poichè per la prima volta in Italia, un aliante ha percorso una tale distanza superiore di 83 chilometri a quella massima precedentemente realizzata.

libretto diviene obbligatorio all'atto del conseguimento di un attestato o brevetto di pilota d'aliante, e la distribuzione è curata da «Volo a Vela».

I prezzi sono: L. 1.000 libretto completo di custodia. L. 450 per il solo libretto di volo.

L'obbligo del versamento sul c/c postale 1/26363 di L. 2.000, sempre secondo quanto disposto dal foglio citato, viene a cessare. E' però obbligatorio allegare alla documentazione da inviare al Ministero della Difesa, per tramite dell'Ae.C.I. per il rilascio di attestato a brevetto di Volo a Vela la ricevuta del versamento di L. 1.000 sul c/c 3/27318 intestato a «Volo a Vela», Milano.

Il Ministero prescrive inoltre che dopo l'acquisto tale libretto venga inviato con l'attestato ed il brevetto «C» alla Direzione di Aeroporto Civile della propria giurisdizione per i timbri di convalida accompagnato da due fotografie del titolare firmate sul retro.

Contributi Ae.C.I. per il volo a motore

Analogamente al 1957, anche per quest'anno l'Ae.C.I. ha stabilito dei premi di brevetto:

60.000 lire per brevetto di 1° grado per i giovani di sesso maschile inferiori ai 21 anni che non abbiano richiesto il premio nel '55-'56-'57.

40.000 lire alle stesse condizioni, per i giovani di ambo i sessi senza limite di età.

Lire 2000/ora volo, fino ad un massimo di 44.000 lire per coloro che, in possesso del brevetto di 1° grado, conseguito fruendo degli analoghi benefici nel 1957, ottengono il brevetto di 2° grado entro un anno dal conseguimento di quello di 1° grado.

Contributo statale acquisto aeromobili

Il tanto atteso contributo è stato finalmente approvato dal Senato e quindi il progetto è divenuto legge. Tale contributo è da ritenersi esteso anche agli alianti.

Ore volo a motore 1957

L'Ae.C.I. ha comunicato le cifre dell'attività di volo a motore nazionale dello scorso anno. L'Ae.C. Roma ha svolto la massima attività, con ore 5.007,41' seguono Ae.C. Milano (3.439,25'), Torino (2.205,41'), Udine (1.343,39'), Bologna (1.298 ore e 03 primi) e Padova (1.117,38). Treviso e Varese hanno totalizzato più di 900 ore, Vicenza, Biella, Sie-

na oltre 800, Genova, Firenze, Vergiate, Verona, Brescia con oltre 700, Perugia, Parma, Venezia, Forlì, Modena, AVM, e Bari con più di 600, indi altri 33 clubs. L'Aerocentro dell'Ae.C.I. ha totalizzato 615,41'.

Con la sola attività a motore l'AVM figura al 22° posto su 58.

Il totale ore volo a motore dei Clubs è stato per il 1957 di 39.995 ore e 58' di cui 33.927,42' didattiche.

Calendario Sportivo Nazionale 1958

L'Aero Club d'Italia ha comunicato il Calendario sportivo 1958 per il volo a vela:

- 4-8 aprile - Bolzano - Raduno Nazionale di volo a vela (organizzatore Ae. C. Bolzano).
- 4 maggio - Milano (Bresso) - Meeting di apertura con Gara di velocità su circuito triangolare di 50 km (org. AVM).
- 15-30 luglio - Rieti - Concorso Nazionale «2° Trofeo Vittorio Bonomi» (org. Centro Naz. V. V.).
- 15-20 agosto - Milano (Bresso) - Raduno interno AVM.
- 5 ottobre - Milano (Bresso) - Meeting di chiusura con gara di atterraggio (org. AVM).

Libretti di volo

Una nota del Ministero n. B/3200 del 20-3-57 approva l'istituzione del libretto unificato di volo a vela approntato a cura dell'AVM. Tale

Comunicazioni

L'Ae.C.I. ha approntato l'opuscolo «Meccanica del volo» di G. Morelli, dispense anticipatrici dell'omonimo libro di aerodinamica in corso di stampa. Quanto trattato in queste dispense costituisce materia d'esame di brevetto. Il prezzo è L. 375. Richiederlo all'Ae.C.I. od al proprio Aero Club.

Una nuova edizione (la sesta) del volume «Le vie del cielo» di Corrado Schreiber è pronta, sempre a cura dell'Aero Club d'Italia. Questo noto volume è uno dei migliori testi di navigazione aerea.

Il «C d'oro» di Morelli

Per un soffio la prova di distanza di Alberto Morelli non ha potuto essere omologata.

Il dislivello fra la quota sul livello del mare di sgancio e di atterraggio (m. 1100) richiede qualche chilometro in più dei 301,500 percorsi dal nostro bravo pilota, per la validità della prova ai fini dell'attribuzione dell'insegna.

E' un peccato per Morelli e per il volo a vela italiano, così assetato di buoni risultati sportivi; nulla viene però tolto al valore della prova, che conferisce moralmente al pilota torinese la quarta insegna d'oro italiana. Non sono infatti quei pochi metri di quota in più che hanno reso possibile tale distanza.

Aeromobili italiani

Al 31 dicembre 1957 gli aeromobili a motore iscritti al Registro Aeronautico Italiano ammontavano a 871. Di questi 499 appartengono all'Amministrazione dello Stato, 143 ad Aero Club, 85 a privati, 57 a Società varie, 37 all'Alitalia, 37 a Ditte costruttrici. Gli alianti veleggiatori, pure a quella data, erano 68.

Nasce lo "Strale"

Nella nuova sede del Politecnico di Torino, lo «Strale» prende corpo. Come già precedentemente comunicato, deriva direttamente dall'ormai famoso «Veltro». Si notino, nella fotografia, le evidenti modifiche rispetto a quest'ultimo: adozione dell'ala alta anziché media, maggior altezza della fusoliera (cinque centimetri circa). Il supporto del ruotino è incernierato all'estremità inferiore del pattino all'altezza dell'ammortizzatore e, su comando, può essere lasciato libero di piegarsi verso l'alto cosicché la



Lo «Strale» in avanzata costruzione al Politecnico di Torino

gamba del carrello può divenire un eccellente pattino permettendo l'atterraggio su terreni poco compatti senza rischiare il danneggiamento del ruotino che è semplice e non sdoppiato come nel «CVT2».

L'ala dello «Strale» è in due pezzi anziché in tre (Veltro) ed è priva di flaps. Gli alettoni sono del tipo a fessura, soluzione che consente un più efficace comando trasversale.

NOTIZIARIO ESTERO

Attività volovelistica polacca 1957

2300 volovelisti attivi, fra i quali circa 800 principianti hanno effettuato nell'anno scorso circa 32.000 ore di volo e coperto una distanza totale di 190.000 km. Con questi risultati sono state superate di ben 40.000 km e di 1000 ore le cifre dell'anno precedente.

Tutti i tre centri principali di Jezów (ex Grunau), Lisie Katy e Zar comunicano i risultati da 2200 fino a 2600 ore. Con 24.000 km. Lisie Katy si è guadagnata il primo posto nella classifica dei km percorsi. Con giusto orgoglio questo centro comunica che, nonostante il gran numero degli atterraggi fuori

campo, non è stato registrato alcun incidente né danni di seria entità al materiale di volo.

Arriva il Bréguet 905 Fauvette

La Bréguet sta completando due prototipi del monoposto 905 che prenderà probabilmente parte ai campionati mondiali di volo a vela. Appartiene alla classe standard F. A.I. dei 15 metri e fa largo uso di materiale plastico, con alcuni particolari costruttivi che si richiamano ai precedenti modelli 901 e 904. Una delle caratteristiche più interessanti è che l'aliante potrà essere consegnato sotto forma di pezzi prefabbricati con un risparmio del 35% sul prezzo d'acquisto.

Rapace contro aliante

Ci giunge notizia che un aliante in traino nel cielo di Locarno è stato affrontato da un'aquila.

Il rapace ha dimostrato con tanta veemenza il proprio disappunto per la violazione del suo spazio aereo da costringere il pilota a sganciare, precipitandosi in tutta fretta all'atterraggio.

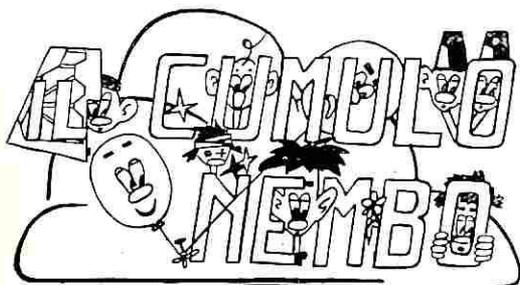
A quando le «corride» aeree?

Il nuovo Olympia 419 ai campionati

L'Olympia 419, un nuovo aliante monoposto inglese con un'apertura alare di 19 metri, sta eseguendo i voli di collaudo a Thrupton. Parteciperà ai campionati mondiali in Polonia.

*Leggete **Volo a Vela***

VITA DEI GRUPPI



A.V.M.

AERoclub
VOLOVELISTICO
MILANESE

N° 2 - Anno 12° - Aprile 1958

SI RIPRENDE L'ATTIVITA'

L'attività di volo iniziata in forma ridotta già in gennaio e ripresa a pieno ritmo il 9 marzo promette abbastanza bene sempre che Giove pluvio non metta i bastoni fra le ruote.

Finora si sono avute due sole giornate di volo con ottime condizioni per il veleggiamento, durante le quali sono stati registrati rispet-

Cesare e Brigliadori Leonardo.

Il 16 febbraio Zulli ha compiuto il passaggio sul Gheppio ed è arrivato a traino aereo da Venegono al veleggiatore «S 21».

Il 23 marzo abbiamo avuto il piacere di rivedere sul campo i genovesi aumentati di numero ed animati di encomiabili propositi. Dobbiamo registrare purtroppo anche

Il 30 marzo è arrivato a Bresso anche il Canguro di Como «I-AECB».

Il 7 aprile Locatelli Adriano ha compiuto il passaggio sull'Asiago.

Il 10 aprile è iniziata l'attività di volo del giovedì accolta da ottime condizioni meteo che purtroppo non hanno potuto essere sfruttate per mancanza di tempo degli sportivi convenuti sul campo.

Attività della S.S.V.V.

Nel primo trimestre sono state registrate oltre 3000 ore lavorative impiegate nei seguenti lavori:

- riassetamento del Canguro di Modena, I-AECD, ormai quasi pronto, il quale ha richiesto la ricostruzione completa della fusoliera dallo schienale del secondo pilota in avanti, la ricostruzione al 50% di una semiala ed altre riparazioni minori.
- inizio delle riparazioni alle ali del Canguro di Padova I-AECE.
- riparazione del Caiguro I-AVMD al quale (approfittando della forzata sosta) verranno applicati gli strumenti per l'allenamento al volo strumentale in tenda.
- proseguimento dei lavori per la revisione totale del Piper I-DO-DE, ultimo acquisto dell'AVM.
- lavori di finitura per l'Urendo I-AVMI ormai prossimo al volo di collaudo.

L'opera silenziosa ed instancabile ma preziosissima della S.S.V.V. non si limita alle riparazioni o alle costruzioni di nuove macchine ma, per mantenersi coerente a tutti gli scopi per i quali è sorta, continua anche i lavori nel campo sperimentale.

Recentemente è stato approntato un nuovo tipo di elica di cui un esemplare è montato sullo Stinson I-AEEN della A.V.M., un'altro è stato mandato a Modena ed altri tre sono in servizio sperimentale all'Aero Club d'Italia.

Inoltre procedono gli studi per l'impiego degli L5 con flaps abbassati di un angolo inferiore alla prima tacca, allo scopo di abbreviare il tempo di salita. Risultati positivi



Caratteristiche scenette da inizio di attività. Un ultimo controllo «alle cose del posto di pilotaggio», prima di far volare il «Gheppio»

tivamente 82 e 80 voli, nonché 4 voli di allenamento sul circuito previsto per la gara del 4 Maggio prossimo, con i seguenti piloti: Brigliadori Riccardo, sia in coppia con Serrantini, sia come solista, Rasini

una scassatura, quella del Super Canguro «I-AVMD» avvenuta il 23 marzo a causa del carrello che si è sganciato in atterraggio; in compenso lo stesso giorno è entrato in linea il Canguro «I-CICI».

sono già stati raggiunti nel traino di alianti veloci (Spillo e Urendo) i quali consentono velocità sui 100-120 km/h mentre rimane ancora da trovare l'optimum di graduazione per macchine più lente e pesanti (Canguro, Pinocchio, ecc.).

Attività di volo 1958

Situazione 1/1-31/3

Alianti:

Traini sportivi n.	127	ore	68,18'
Traini didattici n.	72	ore	20,34'
Altri traini n.	4	ore	1,13'
Totale n. 203			ore 93,05'

Aerei a motore:

Traini sportivi n.	153	ore	24,03'
Traini didattici n.	73	ore	11,35'
Altri traini n.	9	ore	1,08'
Totale n. 235			ore 36,46'
Voli liberi sp. n.	30	ore	6,41'
Voli liberi did. n.	50	ore	15,08'
Altri voli n.	24	ore	2,52'
Totale n. 104			ore 24,41'

VOLI PER APPARECCHIO

Alianti:

I-AECK	n. 64	ore	24,09'
I-CICI	n. 31	ore	13,27'
I-AECC	n. 59	ore	23,00'
I-AVME	n. 16	ore	11,41'
I-AVMG	n. 15	ore	6,45'
I-AVMD	n. 17	ore	8,56'
I-AVMH	n. 4	ore	0,44'
I-AVMA	n. 6	ore	4,29'
Totale n. 212			ore 93,11'

Aerei a motore (traini):

I-AEEN	n. 115	ore	16,20'
I-AEGE	n. 120	ore	20,26'
Totale n. 235			ore 36,46'

Aerei a motore (liberi):

I-AEEN	n. 7	ore	0,48'
I-AEGE	n. 6	ore	0,36'
I-MINK	n. 91	ore	23,17'
Totale n. 104			ore 24,41'

1° "C. d'argento" 1958

Venerdì 25-4 Pietro Longaretti ha felicemente compiuto il circuito

triangolare di 54 km, valido come prova per il conseguimento dell'inssegna d'argento.

Così un altro dei nostri istruttori ha completato le tre prove per l'inssegna F.A.I. e possiamo dire che se l'è guadagnato perchè la prova di distanza è stata compiuta in condizioni meteorologiche poco brillanti, tanto è vero che su quattro decollati, lui solo ha saputo chiudere il circuito.

Ci ralleghiamo quindi vivamente col nostro bravo Longaretti.

Prove di brevetto

Il 30 marzo è stata registrata la prima prova barografica per brevetto «C» del 1958, compiuta dalla signorina Iole Vona, avvenimento di ottimo auspicio.

Il volo si è svolto in condizioni meteorologiche assai deboli ed infatti dalla quota dello sgancio, a 450 m. sono stati guadagnati al massimo 200 m., Ciò nonostante il veleggiamento è durato ben 37' dimostrando l'ottima preparazione della pilota alla quale porgiamo i nostri ralleghamenti e l'augurio di sempre più alti voli.

Nuovi arrivi

Nel numero scorso per una imperdonabile disattenzione abbiamo ommesso l'annuncio che la famiglia del nostro socio Ing. Baldi è stata allietata dall'arrivo di una vispa bambina.

In questi giorni anche Tognazzi ha aumentato di una unità la sua compagine familiare e la Signora Camilla Galli per non essere da meno ha dato finalmente alla luce un bel maschietto al quale è stato dato il nome di Raffaele.

Si dice che il primo atto di Raffaele Galli sia stato un esposto al

D.A.V., Egidio Galli (nonchè suo padre) per chiedere l'ammissione al prossimo corso di pilotaggio.

A tutte le famiglie vadano le felicitazioni della comune famiglia volovelistica.

Costanza

Lunedì 7 aprile il socio Gambassi ha effettuato il primo decollo a traino da solista. Pensando che il sullodato appartiene alla schiera dei pionieri dell'A.V.M. dal lontano 1947 bisogna riconoscere che «Costante» non è soltanto Girardengo...

Per evitare errate interpretazioni teniamo a precisare che il Gambassi aveva dovuto sospendere ogni attività per alcuni anni e che solo recentemente aveva ripreso i voli.

Gara di velocità a Bresso

Il giorno 23 marzo sono stati effettuati i primi assaggi del circuito da parte di Rasini sullo «Spillo» e della coppia Brigliadori R. - Serantini sul «Canguro» I-AECC.

Rasini ha compiuto il percorso in 1^h07' con decollo alle 15,05 mentre gli altri due decollati alle 14,31 sono atterrati dopo 2^h09'.

Tenuto conto che il «Canguro» non ha le caratteristiche dello «Spillo» anche questo tempo è rimarchevole.

Nuovi allievi

Nei giorni 2 e 8 marzo si sono tenuti presso la sede dell'A.V.M. in Via Ugo Foscolo, 3 gli esami teorici per gli allievi piloti del corso «Bresso».

I promossi sono stati ventidue fra cui la Sig.ra Orlando in rappresentanza del gentil sesso.

BURRIFICIO



MILANO
VIA TIBALDI, 32 - TELEF. 8480708

FRATELLI LOCATELLI

IMPRESSIONI ALL'INIZIO DEI CORSI TEORICI DI VOLO A VELA

MARA VOLTOLINI

Un anno fa, Mara Voltolini cadde nel cielo di Bresso. Il vivissimo ricordo che di Lei abbiamo ci porta sovente a rivedere Suoi appunti e fotografie. Alla fine del corso teorico invernale 1957 ci aveva chiesto di pubblicare un pezzetto, così, senza nessuna pretesa letteraria. A distanza di oltre un anno, sentiamo sia giunto il momento di assolvere quell'impegno. I piloti d'aliante avvertiranno certo che la pur breve tradizione volovelistica nazionale è già oltre i limiti del vivere terreno. Il nostro invito è di ricordare, in Mara Voltolini, tutti i volovelisti Caduti nell'espletamento di una nobile attività.

« O Signore, benedici noi che ci leviamo dalla terra affidati al tacito palpito dell'ala ed al solo ritmo dei nostri cuori! ».

Così inizia la preghiera degli aliantisti, riassumendo in poche parole l'essenza poetica del volo a vela.

Come ogni ragazza, profana d'ogni questione tecnica, avevo sempre pensato a questo sport come ad un'attività tra le più nobili ed elevate. Un giorno incontrai un amico, il quale, fra un discorso e l'altro, mi parlò della sua attività volovelistica. « Volo » avevo capito cosa significasse, ma la « Vela » che c'entrava? Però il tono di voce, l'espressione degli occhi, il gesticolare concitato ed il modo di esprimersi risvegliò la mia curiosità (non

sarei donna!) a tal punto che decisi tosto di provare anch'io.

La domenica seguente mi presentai in sede. Gente andava e veniva, tutti si conoscevano, tutti chiacchieravano amichevolmente ed io, seduta impalata col mio quadernetto in mano, mi sentivo spersa. Avevo immaginato di trovare eliche e fotografie d'aeroplani sparse in ogni dove, viceversa solo sedie, una lavagna ed uno squallido calendario appeso alla parete di fondo.

Fortunatamente la prima lezione non si è fatta attendere molto e la nostra attenzione è stata portata verso le regole fondamentali dell'aerodinamica.

Logicamente l'inizio è stato un po' pesante: storia dei pionieri, aerodinamica, meteorologia e poi domande a non finire: quanto costa il brevetto, quale percentuale di allievi potrà arrivare al brevetto, quanti alianti avremo a disposizione. Insomma una vera valanga di ansiosi interrogativi.

Così, piano piano e senza avvedercene, incominciamo ad entrare nel vivo degli argomenti — teorici per ora — ma che ci serviranno di base indispensabile per arrivare a volare.

« Volare », ecco la nostra aspirazione sublime, conquista dello spazio, antico sogno che sorrise all'uomo fin dall'epoca più remota e finalmente attuato con la pienezza delle grandi conquiste.

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.)

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

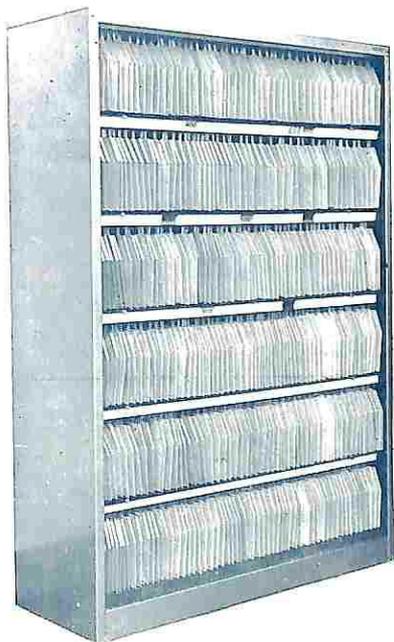


DOSI: 3 - 4 compresse ogni ora



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