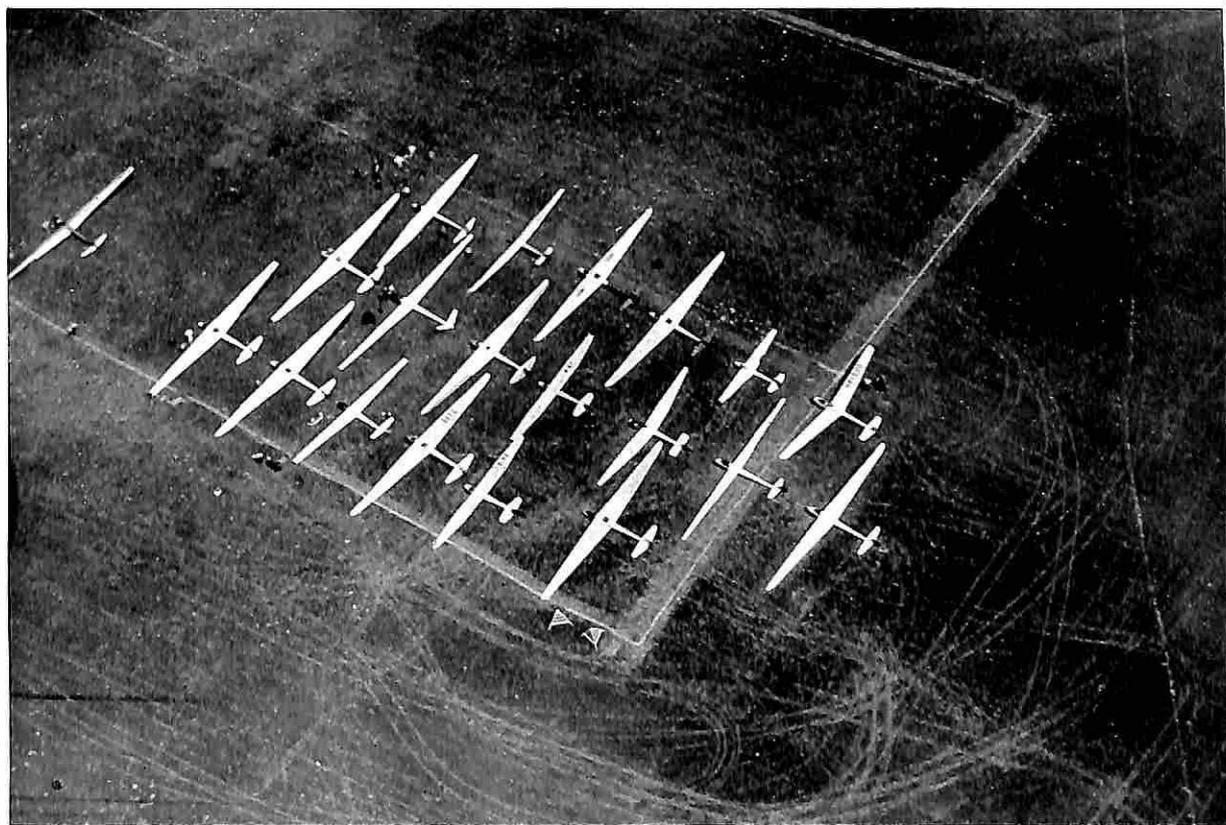




Volo a Vela

PERIODICO DEI VOLOVELISTI ITALIANI



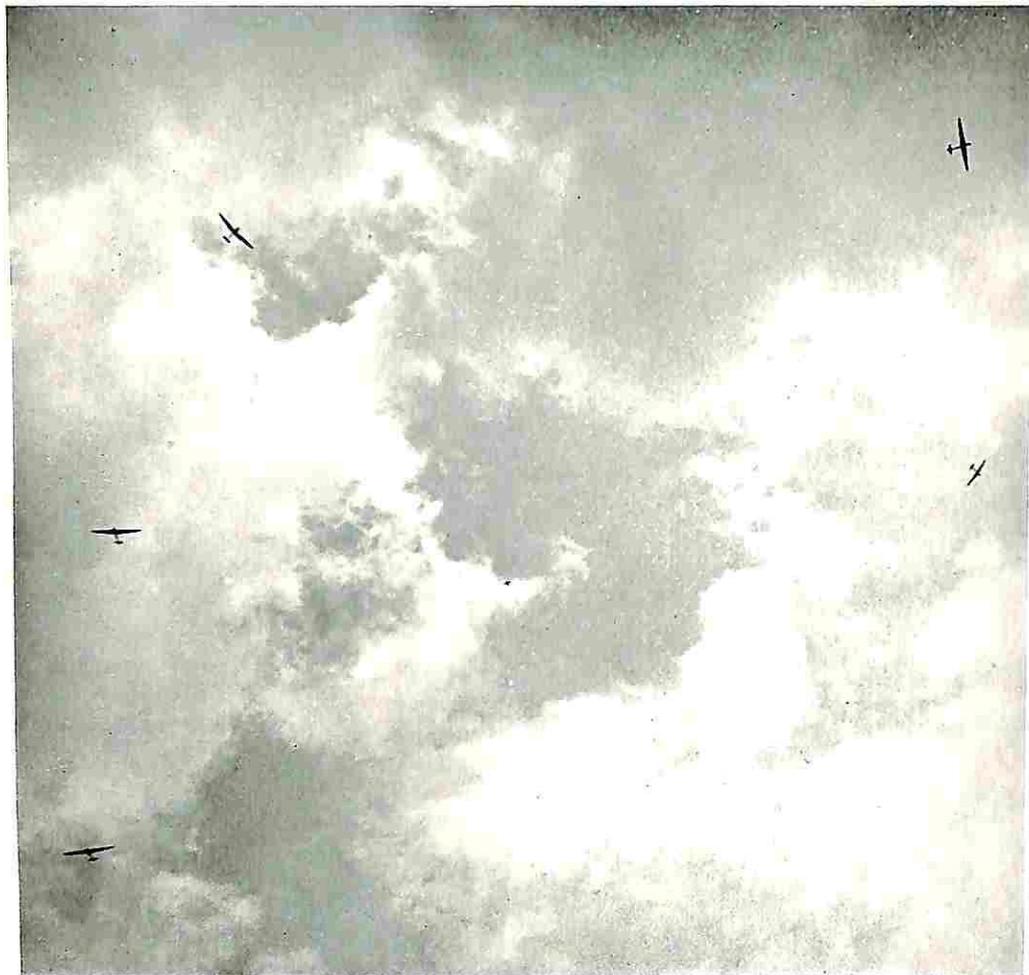


foto Pastorelli

Aeroclub Volovelistico Milanese

Federato all'Aero Club d'Italia

Scuola di Volo a Vela

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

Corsi di allenamento per piloti di aliante.

MILANO - Via Ugo Foscolo, 3 - Telefono 872.477

Volo a Vela

PERIODICO DEI VOLOVELISTI ITALIANI

Pubblicazione bimestrale

Anno 2° Numero 9

Giugno 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

Esteri il doppio:

Abbonamento sostenitore L. 200C

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

SOMMARIO

D. BARBERA - <i>Da Saint-Auban ad Ellikon</i>	pag. 2
P. ROVESTI - <i>Nubi d'onda sull'Italia centrale</i>	» 6
G. FONGOLI - <i>Fongoli supera due volte la quota «C d'oro»</i>	» 7
G. EVANGELISTI - <i>Ho volato a Untervössen-Chiemgau</i>	» 10
COPPA A.V.M. - TROFEO BRESSO	» 12
P. ROVESTI - <i>Meteorologia alla «Coppa A.V.M.»</i>	» 13
F. GIACOPINI - <i>Dal pilone di Agrate</i>	» 15
F. BROCCINI - <i>Controllo a Meda</i>	» 16
A. PRONZATI - <i>Con l'Eolo alla Coppa A.V.M.</i>	» 19
NOTIZIARIO	» 22
VITA DEI GRUPPI	» 27
E. GALLI - <i>Ricordo di una faticata</i>	» 31

In copertina: Lo schieramento degli alianti pronti alla gara per la Coppa AVM (foto Meda)

NECESSITÀ IMPELLENTE

Secondo le statistiche pubblicate dall'Aero Club d'Italia, alla fine del 1957 la flotta aviovelica italiana contava cinquantasei unità, oltre ai nove Canguro efficienti, del disciolto Centro Militare.

Poco più di sessanta alianti, in un paese di quarantasette milioni di abitanti, per poter affermare che in Italia si fa del volo a vela.

L'Aero Club d'Italia si è reso conto di queste ristrettezze ed ha acquistato i Passero prima, indetto il Concorso per alianti, poi.

I gruppi periferici, lottando con la limitazione di mezzi che caratterizza in Italia l'attività volovelistica, si danno da fare come possono per la costruzione di qualche nuova unità.

Pochi però si rendono conto che la massa volovelistica è triplicata, che i titolari di insegne d'argento è quintuplicata, e che l'immissione nella flotta nazionale di qualche nuova unità (qualche prototipo, qualche ridistribuzione di Canguro) basta appena a fronteggiare le avarie inevitabili ed il deperimento generale dei mezzi.

Abbiamo fatto molti brevetti «C» e molte insegne d'argento: ora dobbiamo fare le insegne d'oro e permettere a tutta questa gente di continuare a volare.

Il Concorso dell'Aero Club d'Italia, della portata prevedibile e massima di una dozzina di alianti, non potrà certamente risolvere la situazione: a noi occorrono molti alianti, venti, trenta almeno, perchè si possa porre termine alle difficoltà croniche di ogni Club, perchè si possano fare più voli di distanza, perchè si possano mantenere in vita quelle pattuglie acrobatiche sul cui scioglimento attualmente si sta polemizzando.

E per risolvere questo problema, visto che i mezzi non abbondano, c'è un solo sistema: acquistare alianti già pronti, perchè il volo a vela italiano non può più aspettare; acquistare alianti di minimo costo, quali solo possono produrre le industrie specializzate e già attrezzate in questo senso.

Non è mancanza di orgoglio nazionale quello che ci fa considerare l'opportunità di un acquisto all'estero, magari di materiale di seconda mano: conosciamo per antica tradizione le nostre possibilità e le nostre capacità in campo costruttivo; mentre d'altro canto pensiamo che solo dopo aver creato una massa di consumatori, le nostre industrie potranno indirizzarsi verso una produzione di alta qualità e basso costo, che ha le sue ragioni di vita appunto in una produzione di serie.

La Redazione



DA SAINT-AUBAN AD ELLIKON

di DANIEL BARBERA

Il giorno 8 febbraio scorso, partendo dal Centro Nazionale Francese di Saint-Aubans-sur-Durance e volando in onda, il pilota francese Jean Paul Weiss ha coperto con aliante la distanza di 350 km atterrando a Berna, Capitale della Svizzera.

Due giorni dopo Daniel Barbera ha superato il connazionale compiendo il più lungo volo di distanza realizzato sulle Alpi con un aliante. In circa sei ore, in pieno inverno, è riuscito a superare la distanza di 400 km sfruttando unicamente le correnti ondulatorie ed atterrando ad Ellikon, vicino a Frauenfeld, pure in Svizzera.

Questo volo si iscrive perciò negli annali volovelistici non tanto per la ragguardevole distanza percorsa, ma per essere uno dei primissimi in cui l'energia fornita dalle correnti d'onda viene regolarmente impiegata attraverso la localizzazione e lo sfruttamento di più correnti nel corso di un unico volo.

Con questa impresa perciò il pilota francese Barbera ha dato prova della sua classe ed ha confermato il progresso ottenuto in questo campo dalla Sezione di Studi del Centro Nazionale Francese di Saint-Aubans-sur-Durance in seno alla quale da tempo vengono compiute le ricerche su tali correnti.

Prima di passare al racconto, riepiloghiamo i punti principali del volo.

Aliante: Bréguet 901.

Decollo: ore 11,22' da Saint-Auban (Francia).

Sgancio: ore 12,05 a 3 km dal colle della Croix Haute, quota 1950 m. QNH.

Ore 13,01: verticale di Luz-la Croix-Haute, quota 6700 m, partenza con bussola 030° per il primo traversone.

Ore 13,39: Bourg d'Oisans, quota 6100 m partenza per il secondo traversone.

Ore 13,58: La Chambre (Vallée de l'Arc): quota 5400 m, terzo traversone.

Ore 14,45: verticale di Saint Gervais, quota 3400 m.

Ore 15,00: Monte Buet, quota 3300, punto più basso.

Ore 15,36: medesima posizione, quota 5200 m, quarto traversone con bussola 060.

Ore 15,55: Saint Maurice, quota 5000, quinto traversone.

Ore 16,30: Monte Wildstrube, quota 5400, sesto traversone.

Ore 16,36: Jungfrau, quota 4500, costeggiamento del massiccio.

Ore 17,03: Grand Schreckhorn, 10 km NE: quota 4000, ultima partenza per la planata finale (km. 115).

Ore 18,12: Ellikon, 5 km W di Frauenfeld, atterraggio.

Ed ecco, tradotto da *Aviasport*, la descrizione del volo.

« Ore 8 del mattino. Cielo coperto per 8/8 da stratocumuli. Banchi di nebbia scorrono nella valle agganciati alle colline. Sembra che la campagna di studi sia terminata con i voli del 6 e del 7 febbraio. Il meteo annuncia una corrente in quota da SW. Il Morane 502 « Mike India » fa il sondaggio del mattino. Un buco azzurro si sta formando nello stratocumulo a Nord della montagna della Lura. Per radio « Mike India » fa sapere che vi trova una leggera ascendenza d'onda; poi il buco si richiude e « Mike India » deve ridiscendere rapidamente.

E' questa la situazione da Sud da tempo attesa?

Prepariamo tutto l'equipaggiamento del Bréguet 904 « Delta Golf » e del 901 « Charlie Juliet »; nel frattempo le informazioni arrivano e la spedizione si organizza.

Le carte in quota indicano che la corrente SW è limitata alle Alpi Occidentali.

Grenoble: qualche stratocumulo ed altocumulo lenticolare. Vento al suolo, nullo.

Jungfrau: qualche altocumulo lenticolare; vento da Sud 40 nodi.

Innsbrück: qualche altocumulo lenticolare.

Il furgone radio della Sezione di Studi, dotato di magnetofono, parte in direzione della Croix Haute.

11,22. Decollo sotto le prime gocce di pioggia. Il cielo non fa per niente immaginare, al volovelista tradizionale, i voli che si possono fare oggi. I due MS 502 ed i due alianti vo-

lano di conserva verso Nord. Prime manifestazioni ascendenti ad Aspres sur Buech, quota 2000 m. QNH, plafond 8/8 di stratocumuli. Fessura di foehn al colle della Croix Haute, « vario » 4 m/sec al passaggio del colle, poi + 5 sul bordo settentrionale della fessura di foehn.

12,05. sgancio a 3 km dal colle, quota 1950 QNH, vario da + 1 fino a + 3.

Per evitare una collisione con « Delta Golf » che è giusto al disopra, io vado a salire nella fessura azzurra al limite della zona discendente. Passaggio al disopra dello stratocumulo con vario + 3. Nel cielo blu profondo si staglia una grande nube d'onda a forma lenticolare classica. La migliore zona ascendente è giusto nell'allineamento dal maggior spessore della nube di compressione di foehn al maggior spessore della nube di risalto, cioè là dove la « concavità » dell'onda è massima.

12,25. Medesima posizione. Salita a vario + 2 sotto il bordo Sud della lenticolare. Contatto radio ogni quarto d'ora con « Delta Golf » e « Mike India » che ci passa nuove informazioni da Grenoble. Il furgone radio non risponde ancora.

12,38. Identica posizione, al bordo d'attacco della lenticolare. Quota 5300. La turbolenza compare alla base della prima lenticolare, vario fra + 1 e + 3, vento debole, deriva quasi nulla. Al Sud, spessore uniforme di stratocumuli bianchi sormontati dal cielo blu; solo il Monviso emerge. Al Nord, qualche altocumulo lenticolare e stratocumulo. Ciò è confortevole.

13,01. Ancora la stessa posizione: la lenticolare si dissolve. Quota 6700, partenza con bussola 030°, vario da 0 a - 4.

13,15. Verticale di Bourg d'Oisans. Sul bordo Nord della fessura di foehn, al livello d'un altocumulo d'onda che si forma proprio quando io arrivo. Quota 5100, variometro da + 1 a + 2. E' una vera fessura di foehn, con delle striscie di neve che scendono dagli stratocumuli fino al fondo della valle. La lenticolare del colle della Croix Haute è completamente sparita. Il « Delta Golf » è partito verso Nord.

L'altocumulo d'onda al Sud del quale io sto salendo m'impedisce di vedere l'evoluzione del tempo più a Nord, e ciò rappresenta un incomodo notevole. Il contatto con la macchina radio avviene con la registrazione di quanto precede.

13,39. Medesima posizione, quota 6400, vario 0. Partenza con bussola 030°.

13,44. Colle di Glandon. Quota 5600, la lenticolare che avevo visto frequentemente durante la mia ultima salita è in disfaccimento: esplorazione infruttuosa, riprendo la bussola 030°. Un grande altocumulo dall'andamento lenticolare sbarra il massiccio del Monte Bianco verso 4500 metri. Il versante italiano delle Alpi è coperto da 8/8 di stratocumuli, come pure la zona frontiera. Pericoloso quindi avventurarsi: è necessario contornare il lato Ovest del massiccio del Monte Bianco, dove le materializzazioni delle ascendenze d'onda appaiono più abbondanti.

13,58. Verticale di La Chambre, in mezzo ad un banco d'altocumuli. Salita da 5200 a 5400 metri: c'è troppa nuvolosità perchè questo sia qualcosa di diverso da uno strato d'aria molto umida. Materializzazione non vuole essere necessariamente un segno di ricchezza... in ascendenza.

14,27. Dieci km ad Est di Uginé. Al bordo Sud del grande altocumulo del Monte Bianco. Quota 4100. Ascendenza troppo debole, perdo della quota esplorando. Le notizie del « Delta Golf » sono pessimiste. Io sono al disotto del livello delle cime montuose e temo di non poter andare molto lontano. Non vedo alcun segno evidente d'ascendenza attorno a me; la lenticolare più vicina sembra sulla valle del Rodano; ciò si verifica fin da quando ero a Bourg d'Oisans ed il livello degli altocumuli si è abbassato: ho l'impressione di essere stato distanziato dalla zona buona popolata da qualche lenticolare e di essere preso da una massa d'aria più umida.

Costeggiamento dell'altocumulo dalla parte Ovest. Direzione Saint Gervais, quota 3400, vario 0. Esploro invano.

Direzione Brévent. Una nube d'onda si sta formando verso il Dent du Midi, in Svizzera, sembra. Vado in questa direzione, costeggiando la spina del Brévent per utilizzare l'ascendenza dinamica. Il vento è forte a questo livello.

Come le altre, questa nube, che non deve essere alta, m'inganna sulla sua distanza: infatti è sul Monte Buet. Vado a fare del pendio sopra quest'ultimo; vario + 1, turbolenza secca.

A 3300 metri entro facilmente nell'onda avanzando sulla valle. Vario + 2, vento da 220-230. Contemplo il Monte Bianco.

A 4000 metri ho nuovamente il contatto radio con la macchina che registra il seguito del volo. 15,36: stessa posizione, quota 5200, vario 0, partenza con bussola 060°. Costeggio poi un altocumulo d'onda situato sottovento della catena Monte Buet-Dent du Midi senza perdere quota.

15,45. Verticale di Saint Maurice. Quota 4700, salita a 500 nel risalto del Dent du Midi. La tovaglia di stratocumuli veleggia rapidamente verso la Svizzera, venendo dal Sud; io considero lo scarso vantaggio che ho su di essa.

15,55. Partenza con bussola 060° al disopra d'uno spessore d'altostrati che si sta formando. 16,05, emergo dall'altostrato a 3 km Nord del Monte Wildhorn alla quota di 4300 metri, costeggio senza perdere quota il bordo di un altocumulo parallelo alla linea delle creste che va allo Jungfrau.

16,13. Tre km NE del Monte Wildstrube, quota 4200. Ascendenza irregolare del tipo sotto-ondulatorio, vario da 0 a + 3 fino a 4800 metri, + 1 fino a 5400 in un'onda calma. Ritrovo contatto con « Delta Golf » che è a rimorchio; egli trasmette al magnetofono.

Le cime sono verso i 4000. Il volo si svolge raso terra, per essere del volo d'onda d'alta montagna: è molto gradevole all'occhio, ma poco efficace. Occorre utilizzare le più piccole ascendenze per non ripiombare negli strati bassi.

16,30. Partenza con bussola 060° costeggiando il bordo Sud dell'altocumulo d'onda. Questa volta il variometro accusa — 4 a velocità anemometrica 110 fino allo Jungfrau, vicino alla nuvola, come pure lontana dalla stessa, malgrado la forma apparentemente evidente di questo altocumulo.

16,36. Sul versante Nord del massiccio dello Jungfrau, quota 4500, vario da 0 a — 2 per tutta la lunghezza. Nessun altocumulo d'onda sul massiccio dello Jungfrau, nè più lontano sulla mia rotta; non ne vedo più che molto lontani ad Est ed a Sud-Est e dietro a me; la loro quota è d'altronde diminuita progressivamente nel corso del volo. Calcolo che mi occorrerà un'ora per trasformare in distanza — vento in coda — i 3600 metri che ho da perdere. La notte calando alle 18, ho giusto il tempo di costeggiare lo Jungfrau senza perdere di quota, prima di mettere la prua su Zurigo. Nonostante il feroce desiderio di andare il più lontano possibile, quando è la fine e,

quando io ho fatto tutto quanto mi è stato possibile, io provo una specie di soddisfazione materiale che mi fa apprezzare questa lunga discesa planata verso la terra: penso che anche altri piloti provino ciò.

17,03. Dieci km NE del Grand Schreckhorn, quota 4000: partenza vento in poppa verso Zurigo, spettatore beato. Ammortizzamento progressivo dei movimenti verticali; vento al suolo, nullo a Lucerna; non c'è situazione di foehn sulla Svizzera. Contatto con Basilea-Moulhouse e Zurigo-Kloten. Autorizza ad atterrare a Kloten.

18,00. Verticale di Kloten, quota 1200 m QNH. Ho ancora vento in coda, mi sembra possibile raggiungere Fraunfeld, 30 km più lontano. Avverto Kloten del cambiamento.

Eccomi in una situazione particolare, dove occorrerebbe volare lentamente per raggiungere Frauenfeld con il potenziale di quota a mia disposizione, e contemporaneamente volare veloce per raggiungerla prima di notte. Le automobili hanno già i fari accesi.

In questi casi io consiglierei di estrarre i freni e di posarsi al più presto: è ciò che faccio ad Ellikon, alle 18,12. Eccellente accoglienza in un centro di disintossicazione per alcolizzati. Ne ho riportato qualche prospetto: se ciò può interessare qualche lettore...

CONCLUSIONI. Nonostante questa esperienza richieda di essere ripetuta per prendere tutto il suo valore, mi sembra che si possa andare molto più lontano verso la Cecoslovacchia, a condizioni che:

- 1) la situazione di foehn sia più estesa verso est;
- 2) lo strato ondulatorio sia più spesso;
- 3) si parta prima;
- 4) il vento sia più forte in quota.

La tecnica di volo non cambia rispetto a quella utilizzata nei circuiti in volo d'onda attorno a Saint-Auban. I principali scogli sembrano essere:

- a) l'effetto direttore delle grandi vallate sul vento nei bassi strati, ciò che rende talvolta inutilizzabile un rilievo apparentemente ben esposto;
- b) l'ammassamento caotico del rilievo, che rende più difficile la ricerca delle ascendenze;
- c) lo spostamento delle zone favorevoli allorchè la massa d'aria non è omogenea.

DANIEL BARBERA

The logo for Siraì is written in a large, elegant, cursive script. The letters are dark and have a slight shadow, giving it a three-dimensional appearance. The 'i' and 'a' are particularly stylized.

S. R. L.

SOC. ITALIANA REGOLATORI
AUTOMATICI INDUSTRIALI

MILANO

Via Sismondi 43-45 - Tel. 720.681 - 720.411

The logo for Everest is written in a large, bold, serif font. The letters are dark and have a slight shadow, giving it a three-dimensional appearance. The 'E' and 't' are particularly stylized.

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

VOLI D'ONDA SULL'ITALIA CENTRALE

di PLINIO ROVESTI

Fin dalle prime ore del mattino del 18 maggio u.s. l'Italia Centrale è interessata marginalmente da una depressione centrata esattamente sullo Stretto di Messina ed in movimento verso Sud-Est.

Tale situazione produce nella Valle Reatina una circolazione ciclonale di venti provenienti inizialmente dal primo quadrante e successivamente dal secondo. All'altezza della linea di cresta del gruppo del Terminillo il vento soffia con una intensità di 40-50 km/h. La presenza di altocumuli, lenticolari e di nubi-rotori, conferma che le condizioni atmosferiche regnanti sono favorevoli alla formazione di notevoli movimenti ondulatori. Pur non trattandosi di una tipica situazione di NE e tenendo nel dovuto conto l'instabilità regnante negli stati inferiori, si ritiene possibile il volo d'onda a quote di 4-5000 metri.

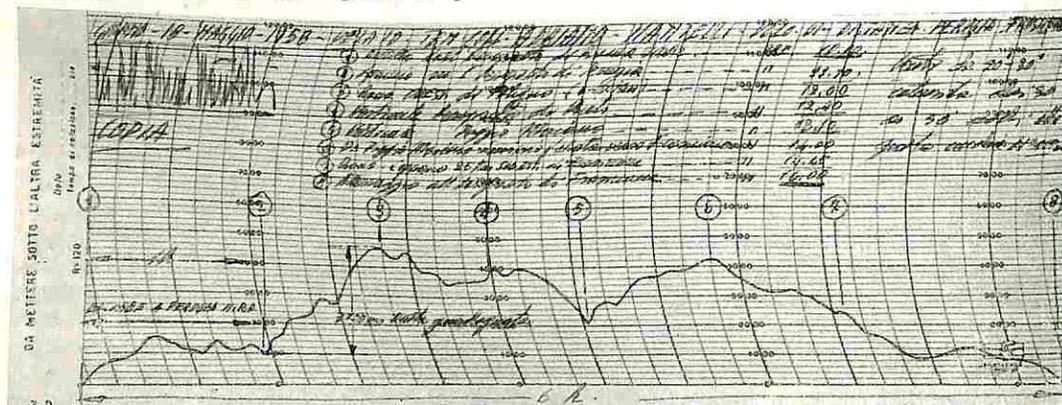
Il Centro Nazionale di Volo a Vela di Rieti ha disposto l'effettuazione di vari tentativi con alianti del tipo « Canguro », « Passero » ed « M.100 ». I piloti Angeloni, Fongoli, Gianviti, Mussati, Piludu e Vitelli hanno raggiunto quote assolute da 2.000 a 5.200 metri. Il miglior risultato è stato ottenuto dal pilota Giuseppe Fongoli, che ha realizzato un guadagno di quota di 4.670 metri, raggiungendo la quota

assoluta di 5.200 metri. La prova è valida per la prova di quota richiesta per il conseguimento dell'insegna d'oro della F.A.I.

In altra parte di questa rivista l'ottimo Fongoli descrive le varie fasi del suo bellissimo volo, ne riportiamo la registrazione altigrafica.

Riteniamo pure interessante per i volovelisti segnalare un'altra bella prova compiuta lo stesso giorno dal Ten. Col. Mantelli; il quale, fattosi rimorchiare col proprio Canguro sulla verticale dell'Aeroporto di Perugia, ha tentato di raggiungere in volo d'onda il campo di Aquino. La stazione radio del Centro Nazionale di Volo a Vela di Rieti entrò in collegamento col Canguro di Mantelli alle ore 10.10, rimanendovi sino alle 14.25. Ecco il testo delle comunicazioni del Ten. Col. Mantelli:

Ore 11.10 Mi trovo sulla verticale dell'Aeroporto di Perugia, agganciato ad una ascendenza ondulatoria. Mi sono sganciato a mille metri ed intendo effettuare un tentativo di distanza verso Sud. Mi riprometto di raggiungere Aquino.



- (1) Decollo dall'Aeroporto di Roma Urbe, ore 10.00. (2) Sgancio verticale Aeroporto di Perugia, ore 11.10.
- (3) Zona Ovest di Foligno (6-7 km), ore 12. (4) Verticale Aeroporto di Rieti, ore 12.40. (5) Verticale Poggio Moiano, ore 13.10. (6) da Poggio Moiano inizio forata verso Frosinone, ore 14. (7) Zona Ceprano 25 km SE di Frosinone, ore 14.45. (8) Atterraggio all'Aeroporto di Frosinone, ore 16. - Vento da 20-30", intensità dai 30 ai 50 nodi alla quota media di 3000 m.

- Ore 11.55 Sono sulla verticale del Monte Subasio alla quota di 4.000. Salgo un metro e mezzo al secondo.
- Ore 12.00 Sempre sul Subasio. Salgo un metro al secondo. Sono a 4.500 metri di quota.
- Ore 12.10 Mi trovo nella zona compresa tra Foligno e Spoleto a 4.600 metri. Salgo due metri al secondo.
- Ore 12.15 Noto, sotto di me, nubi-rotori perfettamente organizzate. Mi dirigo verso Rieti, prua 120°. Intanto chiedo il vento a Meteo Terminillo.
- Ore 12.25 Terminillo mi segnala vento da 120° con forza 20-35 nodi. Sono entrato in una zona di forti discese con punte di 5 metri.
- Ore 12.40 Sono quasi sulla verticale di Rieti a 3.500 metri. Riprendo a salire lentamente, con prua a 150°.
- Ore 12.45 Ho guadagnato 500 metri. Procedo verso Sud.
- Ore 13.05 Sono su Rocca Sinibalda a 3.800 metri, in leggera discesa.
- Ore 13.15 Mi trovo su Poggio Moiano in forte discesa. Ho 2.000 metri di quota. Mi dirigo verso Guidonia.
- Ore 13.25 Sono nella zona di Guidonia in leggera ascensione. Ho 2700 m.
- Ore 13.35 Mi sono riportato nuovamente verso Poggio Moiano. Ho localizzato la parte ascendente dell'onda e salgo due metri al secondo. Sono a 3.200 metri.
- Ore 14.00 Verso Sud il cielo è totalmente coperto. Mi trovo a 4.200 metri. Mi dirigo verso Frosinone e probabilmente « forerò ».

Ore 14.16 Sono sulla verticale di Anagni a 3.000 metri.... (trasmissione poco chiara).

Ore 14.25 Il velivolo rimorchiatore del Comandante Mantelli, in volo su Guidonia, fa da ponte, e comunica che l'aliante Canguro si trova sulla verticale di Frosinone a 3.000 metri di quota. Le nubi associate alla perturbazione in movimento verso SE, non permettono al Comandante Mantelli di proseguire per Aquino. Atterrerà pertanto a Frosinone. Peccato, perchè, in condizioni normali, con 600 metri di quota, il Canguro, da Frosinone può raggiungere Aquino.

La cartina altigrafica del bel volo del Ten. Col. Mantelli, illustra chiaramente le diverse fasi del suo tentativo, il cui contenuto tecnico non sfuggirà a quanti si appassionano ai problemi del volo in onda. Con le onde utilizzate a Perugia, Foligno e Spoleto, il Ten. Col. Mantelli ha infatti saldato i due tronchi di catena che partono da Firenze e da Napoli, rispettivamente.

La situazione ondulatoria ha continuato anche durante tutto il giorno 19, benchè notevolmente perturbata dalla forte attività termovettiva regnante dal suolo a 1500 metri di quota. In questo giorno il pilota Ferruccio Piludu ha conseguito a Rieti un bel guadagno di quota: 3.200 metri, regolarmente registrato e valido per l'insegna d'oro. Gli istruttori Scano e Zoli hanno pure veleggiato varie ore fra i 2.000 ed i 2.500 metri.

PLINIO ROVESTI

Fongoli supera due volte la quota "C d'oro",

Apprendo dalla radio (programma nazionale) alle 6,30 il seguente bollettino meteo ad uso dei pescatori e del naviglio di piccolo cabotaggio:

Mar Ligure: nuvolosità scarsa - venti da N 10-20 nodi.

Tirreno centrale e Sardegna: nuvolosità intermittente con piogge e temporali locali - venti da N 10-20 nodi.

Basso Tirreno: nuvolosità intensa con piog-

gie e temporali locali - venti variabili da 10-15 nodi.

Sud Sicilia: c.s. - venti da N-O 10-20 nodi.

Ionio e basso Adriatico: molto nuvoloso con piogge - venti da S 10-15 nodi.

Medio Adriatico: Nuvolosità intermittente - venti da N-E 10-15 nodi.

Alto Adriatico: sereno - venti da N-E 10-15 nodi.

Non indugio più (sino alla sera precedente

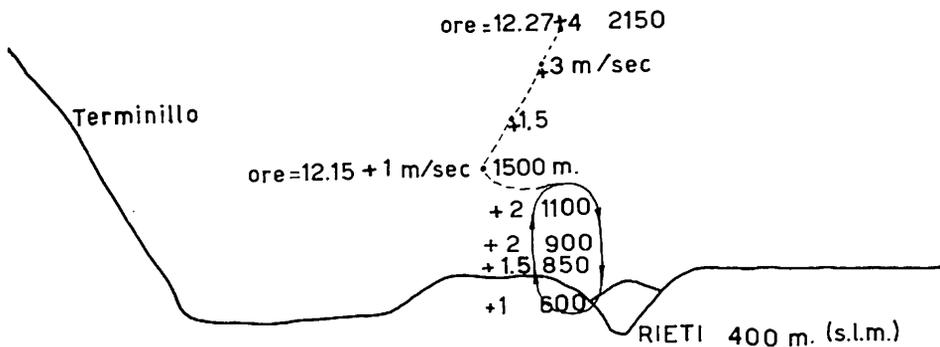


Figura 1

non aveva fatto che piovere) - alle 7,45 sono alla stazione (arriva Marchetti) e alle nove siamo sul campo di Rieti.

Alle 10 Rovesti chiama Ciampino e si fa dare le ultime notizie:

a 1500 m venti da 020° 15 nodi temp. + 3°
 a 3000 m venti da 030° 30 nodi temp. — 4°
 a 6000 m venti da 050° 40 nodi temp. — 24°

Piccola riunione (Rovesti ci rinfresca le idee sui moti ondosi) e vengono decise le partenze: 1° Piludu, 2° Fongoli, 3° Gianviti, 4° Vitelli.

Mezz'ora dopo la partenza di Piludu parto trainato da Marchetti - decollo ore 11,09 a 300 m (700 s.l.m.) andiamo in rotore, sono tentato allo sgancio, poi, penso che Marchetti mi ci riporterà - Bravo Willy! hai capito. Torniamo indietro, eccoci dentro di nuovo, sgancio a 600 (ore 11.17), un giro e a 700, la turbolenza è notevole e sono costretto a venir fuori, scendo a —3 sino a 200 m, rientro in

rotore e a 600 ne torno di nuovo fuori, rientro ancora a 250 (in alto vedo Gianviti che è sui 1000), stringo la spirale e ben presto sono a 1100 (1400 sul mare) abbandono il rotore e dirigo per 90° - leggera discesa ed alle 12,15 sono in onda, lascio la parola agli appunti presi in volo (ringrazio l'Ing. Ferrari del suggerimento che mi diede a gennaio, ne ho fatto tesoro: in volo mi sono misurato anche le pulsazioni) e vi mando al primo schizzo:

12.25 vel. 65 km + 1.50 1900 m.

12.26 vel. 65 km + 3,00 2100 m.

12.27 vel. 65 km + 4,00 2150 m.

(mi stavo spostando verso S e a questo punto esaminate il 2° schizzo.

Lascio a 4700 l'ascendenza in lenticolare perchè noto sul bordo anteriore esterno della capottina alcune formazioni di ghiaccio, non sentendomi tranquillo faccio dietro-front e dirigo verso M. Pizzuto cercando la fase discendente.

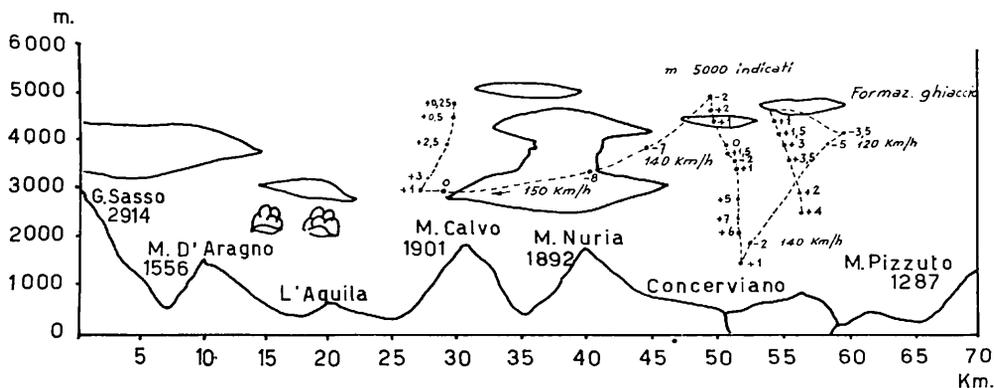
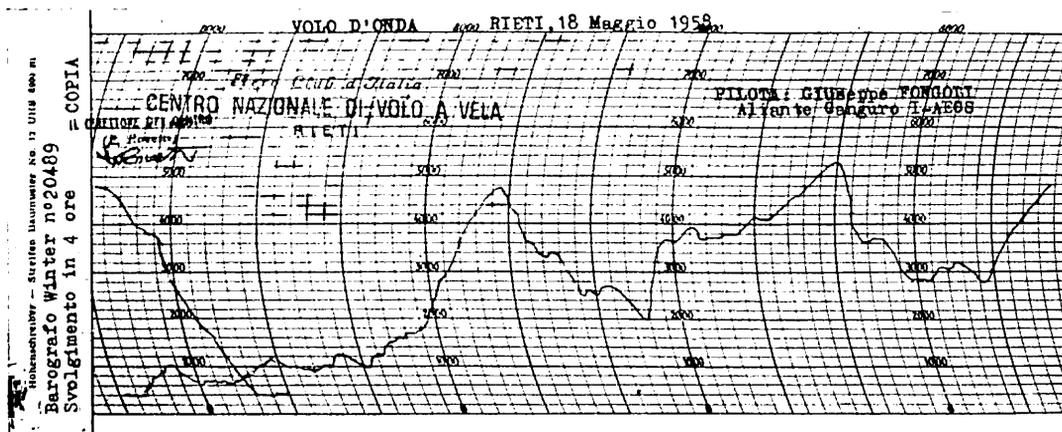


Figura 2



La cartina altimetrica del volo di Fongoli.

Prima di riagganciare la fase ascendente sarò sceso sino a 1800 circa. Non appena riprendo a salire vedo in alto a 400 circa, un «Canguro» (mi diranno poi che è il T. Col. Mantelli) con la prua a 80° circa, poco dopo scompare nel bordo anteriore di una lenticolare; per me a questo punto inizia una magnifica salita:

ore 13,18 vel. 65 km + 1	1900 m.
ore 13,19 vel. 70 km + 6	2250 m.
ore 13,20 vel. 80 km + 7	2450 m
ore 13,21 vel. 70 km + 5	2900 m

sino a questo momento la bussola indicava 80° poi si guasta e le indicazioni mi saranno date dal sole, dall'orologio e da qualche buco che mi permetterà di fare il punto.

Alle 14.10 raggiungo i 5000 (in realtà saranno 5150-5200).

Ora sono sopra le nubi e tutto è coperto, rinuncio alla segreta speranza di fare un volo di distanza e decido di raggiungere i 6000. Avendo constatato che sul punto dove sono non li raggiungerò mai, decido di portarmi sopra il monte Nuria che vedo coperto da un'enorme lenticolare la cui cuspidè stimo sia sui 6000. Metto l'aliante in picchiata e con rotta presunta di 87° punto nel mezzo della lenticolare, trovo discendenze notevoli:

ore 14,13 vel. 120 km — 7	4300 m
ore 14,14 vel. 150 km — 8	4050 m

entro in nube e alle 14.45 ne esco - sono in rotta quasi precisa solo leggermente spostato sulla destra verso Sud. Quota 2800 da un

buco vedo l'Aquila e sono sul versante orientale del monte Calvo (il Gran Sasso in tutta la sua estensione è tutto coperto).

Riprendo a salire, però non ho più entusiasmo (la stanchezza ed il freddo si fanno sentire). Alle 15.10 sono a 4750 (5000 circa reali) le condizioni sono peggiorate. la lenticolare dei 6000 si è abbassata. mi guardo intorno per vedere se, per caso, ci sia qualche aliante — sono solo — lontano verso Nord vedo una torre di lenticolari ne conto 4, sotto di me sino a perdita d'occhio tutto un mare lievemente ondulato di nubi, mi sento piccolo. cerco un buco, ne vedo due, uno piccolo a Ovest e l'altro più grande a N-O reputo che sia a Terni o Rieti, mi ci dirigo a 150 di velocità. in alcuni punti tocco i 180 — nel tragitto trovo delle forti ascendenze (discendenza nessuna) — trascuro tutto ormai ho deciso di tornare a casa.

Finalmente sono sopra il buco (che si è rimpiccolito) — cerco di riconoscere il terreno ma, pur essendomi familiare, non lo riconosco — dal lato Est del pozzo, e, non poteva essere altrimenti, trovo la discendenza (—5) e passo sotto le nubi — mi trovo tra Poggio Bustone e Piediluco. Alle 15,37 atterro.

Alla riuscita del volo hanno contribuito in parte notevole le lezioni meteo e le iniezioni di fiducia di Plini oRovesti e l'ottimo traino di Marchetti.

Qualche giovane ora mi chiederà: Che tecnica hai usato? Risposta: Prendi quel libro di Rovesti e studialo.

G. FONGOLI

HO VOLATO A UNTERWÖSSEN - CHIEMGAU

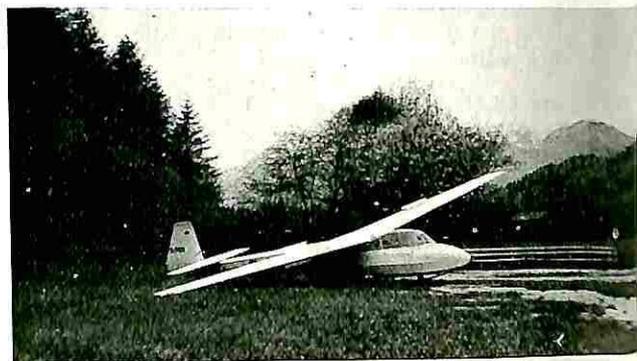
di **GIORGIO EVANGELISTI**

La Deutsche Alpensegelflugschule di Unterwössen-Chiemgau giace in una ridente vallata a circa 20 km dal Chiemsee, nel bel mezzo delle Alpi Bavaresi ad un'altezza di circa 600 m. Arrivai in questa località da Monaco, dopo due ore di torpedone lungo una bellissima autostrada che si snoda fra grandi foreste punteggiate qua e là da luccicanti laghetti alpini. Appena sceso dal torpedone, per mia fortuna, scorsi subito l'amico Strünz con la sua vecchia Mercedes venuto appositamente dal campo per prelevarmi; altrimenti mi sarei dovuto sorbire almeno 4 km di « passeggiata » con zaino affardellato completo di armi e bagagli. Come fummo arrivati al campo fui presentato al capo istruttore Georg Kantz ed al suo sostituto Erwin Schramm, subito mi resi conto che a Unterwössen il volo a vela si fa sul serio e con semplicità. Ho volato diversi giorni con il sig. Kantz traendone notevoli benefici ed apprezzando le grandi qualità di quest'uomo che in Germania è ritenuto il miglior istruttore di volo a vela ed uno dei tecnici più brillanti.

L'accoglienza, il cameratismo, l'amicizia dimostratami dai colleghi e colleghe tedeschi... (si perchè ci sono anche molte colleghe, simpatiche), mi ha veramente commosso. Il volo qui avviene con l'aiuto di un verricello, dato che la valle in cui sorge il campo è di dimensioni molto ridotte e non vi sarebbe la possibilità di effettuare traini aerei. Parlando del verricello in questione, vi posso assicurare che è potentissimo, tanto è vero che in alcuni secondi si raggiungono altezze di 400-500 m. Si sale quasi a picco con l'unica visione del cielo, si prova la curiosa sensazione di volare distesi contro di esso. Appena sganciato il cavo, che cala a terra guidato da un piccolo paracadute di plastica, si gode una visione d'insieme veramente superba. Tutto attorno picchi coperti di neve, fitte foreste, laghi ed in mezzo a tutto ciò una piccolissima radura col campo, che in certi momenti un po' difficili dopo aver guardato i vari elementi ostili che lo circondano, si sente di amare profondamente, piccola oasi di sicurezza e di pace



Il nostro corrispondente Giorgio Evangelisti in attesa del via per un doppio comando con il signor Kantz.



Un Ka 7 della Deutsche Alpensegelflugschule.



Una bella inquadratura schiettamente volovelistica.

a cui quando si è irrimediabilmente perduto quota si tende con tutte le forze.

Gli alianti che qui hanno a disposizione sono molti e di notevoli prestazioni:

1 Ka 7 - 2 Bergfalke 2° - 1 Mu" 13E - 3 L-Spatz 55 - 2 Spatz 55 - 1 B-Spatz - 1 Lo 100 e 2 Geyer 2°. La scuola invierà a Lezno ai campionati mondiali un Geyer 2° speciale che è già stato approntato per la partenza su uno speciale carrello al traino di una macchina.

Le ascendenze qui sono notevolissime, si raggiungono quote ragguardevoli in pochi minuti, il volo più lungo effettuato da un allievo sul campo è durato, a quanto mi hanno assicurato, 9 ore e 16 minuti. Sul campo funzionano tre squadre miste per il ricupero degli alianti, equipaggiate con due vecchie camionette militari tedesche e una scassatissima e italianissima Balilla che chissà per quali misteriose strade è giunta quassù. Allievi ed istruttori sono alloggiati in case private che circondano il campo, al modico prezzo di 3 marchi giornalieri (circa 450 lire) vitto compreso. Ma quello che più mi ha stupito a Unterwössen è stato il vedere come lo Stato aiuta queste scuole: vi erano gruppi della risorta Wehrmacht intenti a costruire capannoni per gli alianti, altri che riparavano la pista, altri che aggiustavano la strada di accesso al campo ecc. il tutto gratis e senza disturbare in alcun modo l'attività di volo. Un particolare curioso è che ogni sera si lavano tutti gli alianti usati nella giornata ed a questa lavatura generale partecipano tutti i presenti armati di secchi e spugne con encomiabile zelo. Sistemati gli alianti spesso ci si riunisce per un Fliegeressen (pasto aviatorio) offerto dalla scuola stessa od a spese degli allievi colpevoli di infrazioni disciplinari o di errori di manovra, poi tutti ad una tavola lunghissima, si beve birra e tenendosi sotto braccio si dondola a destra e a sinistra cantando, fino all'ora di andare a riposare. Questa è Unterwössen, e credetemi non è irraggiungibile.

GIORGIO EVANGELISTI

Dall'alto:

Si aggancia il cavo del verricello ad un aliante pronto per il decollo.

Pronto alla verricellata.

Spatz in decollo a verricello.

Recupero. Seduta sull'aliante la signorina Suzanne Kantz, figlia dell'istruttore.





COPPA A.V.M. - TROFEO BRESSO

MEETING DI APERTURA

GARA DI VELOCITA' PER ALIANTI SU PERCORSO TRIANGOLARE DI KM. 46.600

Coronata da un buon successo organizzativo e sportivo, si è svolta a Milano-Bresso l'11 maggio scorso la prima « Coppa A.V.M. » indetta dall'Aeroclub Volovelistico Milanese in occasione del suo tradizionale « Meeting di apertura ».

Come è noto, la gara avrebbe dovuto essere disputata il giorno 4 maggio, data in cui ben 19 alianti comprendenti i tipi più moderni ed attesi erano convenuti a Bresso unitamente ai migliori nomi del volo a vela nazionale; senonchè le cattive condizioni meteorologiche, hanno reso impossibile il benchè minimo tentativo.

Così, con l'iscrizione tardiva ma gradita dell'ing. Ferrari, la gara è stata disputata la domenica successiva con la partecipazione di venti alianti, che hanno dato luogo ad una gara, combattuta e vivace.

Le condizioni meteo, per quanto migliorate rispetto la domenica precedente, non hanno tuttavia consentito l'effettuazione di più giri del percorso come il regolamento permetteva e come tutti si auguravano in vista di una più equa e concreta classifica e di una maggiore spettacolarità della gara; la qual cosa non ha però molto tolto all'una ed all'altra caratteristica.

Lasciamo la cronaca della gara agli articoli che seguono ed al racconto del vincitore

che con la loro spontanea prosa meglio coloriscono questa simpatica manifestazione.

Va solo detto che, giustamente vincitore, l'Eolo con Pronzati ha finalmente portato una voce nuova nella storia sportiva del nostro volo a vela, dandoci la conferma non solo della preparazione del pilota, ma dell'efficienza e della raggiunta messa a punto di una delle nostre migliori e più sfortunate macchine.

Le caratteristiche meteo della giornata hanno poi dato molta importanza alla scelta del tempo di partenza e della quota di navigazione: con la quale si possono spiegare, almeno in parte, certi risultati ed i tempi impiegati dalla maggior parte degli alianti in gara, nonchè i vari fuori campo su un percorso che, da mille metri di quota, avrebbe consentito il rientro in campo da qualsiasi suo punto.

E per concludere, non possiamo non encomiare la eccellente organizzazione della gara da parte dell'A.V.M., che si è manifestata in tutte le sue parti, dall'efficienza dei servizi, all'ottima direzione di gara, alla rapidità dei decolli, alla consistenza dei premi che hanno consentito un dono a tutti i concorrenti; come non possiamo esimerci dal dare atto ai volovelisti italiani della loro sportività e del loro cameratismo, che ci ha permesso di vedere per la prima volta in Italia lo schieramento compatto delle nostre forze volovelistiche.

Meteorologia alla "Coppa A.V.M.",

di PLINIO ROVESTI

Nei primi giorni di maggio del corrente anno regnava su tutta l'Italia un vasto campo anticiclonico, caratterizzato da cielo sereno o poco nuvoloso. A Milano, venti deboli in superficie, in prevalenza dal terzo quadrante. In quota, correnti settentrionali.

Sul campo di Bresso i più noti volovelisti, con i loro migliori alianti, saggiavano il circuito triangolare stabilito su un percorso di quasi 50 km per la disputa della « Coppa A.V.M. » e del « Trofeo Bresso », che avrebbe dovuto svolgersi il quattro maggio.

Durante queste prove, parecchi furono i piloti che riuscirono a compiere regolarmente l'intero percorso, e tutto lasciava sperare che l'interessante gara di velocità potesse svolgersi secondo i piani previsti dagli ottimi organizzatori dell'A.V.M.

Si dice che l'ottimismo aiuti spesso gli uomini a superare le prove più ardue; e noi, arrivando sul campo di Bresso il mattino del due maggio, ci ripromettemmo di essere ottimisti. Organizzare una gara di velocità per alianti fissandone la data un paio di mesi prima, significa fare anzitutto assegnamento su condizioni meteorologiche favorevoli, essere cioè ottimisti.

Per il giorno quattro maggio bisognava quindi... fabbricare ai volovelisti convenuti a Bresso, se non proprio condizioni termiche « fumanti », almeno termichette che offrissero qualche possibilità di veleggiamento. E noi confessiamo che — assieme agli organizzatori dell'A.V.M. — con l'aiuto dei forni della Falck e l'appoggio degli stabilimenti Breda, eravamo quasi sicuri di potercela fare.

Ma il quattro maggio, quando di primo mattino ci recammo col buon Del Pio a prender visione della situazione meteo generale presso l'Ufficio Regionale di Linate, ci rendemmo conto che per continuare ad essere ottimisti, bisognava fare un certo sforzo.

Il radio-sondaggio di mezzanotte aveva infatti registrato la poco confortevole presenza sulla metropoli lombarda di una massa d'aria assolutamente stabile, dal suolo a quasi mille metri di quota.

Tuttavia, per confortarci, ci ripromettemmo di effettuare a Bresso un sondaggio di... precisione col nostro fedele psicrometro da mon-

tante a bordo dell'L 5. (Magari, durante la notte, la massa d'aria che interessava la zona del circuito poteva aver subito un... leggero miglioramento; oppure il radio-sondaggio di Linate poteva non esser del tutto preciso...).

Esaminando la situazione meteo generale in superficie, gentilmente illustrata dal geofisico di turno, riportammo l'impressione che l'andamento del « tempo » non dovesse serbarci sorprese. Il vasto campo anticiclonico, che nei giorni precedenti aveva regnato su tutta la Penisola, era in via di attenuazione e sull'Italia stava stabilendosi un regime di pressioni livellate.

Sull'Europa Nord-Orientale si muoveva verso Est un fronte freddo associato ad una estesa perturbazione, la cui circolazione ciclonale convogliava aria fredda a ridosso della catena alpina. Lo spessore di questa massa fredda, però, non era tale da permettere il superamento delle Alpi centrali; e benchè non si potesse escludere la possibilità di infiltrazioni laterali di aria fredda nella Val Padana, non ci sembrò che nel corso della giornata il fenomeno potesse assumere intensità e proporzioni allarmanti.

Tornati a Bresso, effettuammo subito un accurato sondaggio termodinamico dell'atmosfera con l'L 5 di Addario. Purtroppo le registrazioni ottenute confermarono che sulla pianura lombarda le condizioni di stabilità atmosferica riscontrate otto ore prima dal radio-sondaggio di Linate, non avevano subito alcun mutamento.

Tuttavia la temperatura al suolo andava aumentando con ritmo confortante. Per labilizzare termicamente lo strato stabile esistente dal suolo a mille metri d'altezza, sarebbe stato sufficiente che in superficie il termometro raggiungesse i 23,5°C. E poichè tale valore della temperatura avremmo potuto raggiungerlo nelle prime ore pomeridiane, il nostro cuore si riaprì alla speranza. E' vero che il vento in superficie, rispetto ai giorni precedenti, soffiava con maggior forza, e che un ulteriore aumento della sua velocità avrebbe potuto disturbare la formazione dei movimenti convettivi; tuttavia, sulla scorta dei dati raccolti, ci sembrò che un ulteriore rinforzo del vento al suolo fosse improbabile. Al briefing meteo-

rologico fummo pertanto ottimisti ed infondemmo il nostro ottimismo ai piloti in gara... Tant'è: bisognava provare! Qualcuno, però, ci prese la mano... proponendoci addirittura di percorrere il circuito due volte!

Le partenze vennero fissate per le 13,45.

Alle 13,30, i 23°C al suolo erano raggiunti.

Il termometro non era più oggetto di continue osservazioni da parte nostra. La temperatura sarebbe aumentata ancora...

La nostra attenzione era invece rivolta alla manica a vento ed ai primi alianti che sui forni della Falck tentavano faticosamente di guadagnare quota.

Notammo dapprima una sensibile rotazione del vento verso ovest, poi un graduale, inesorabile, aumento di velocità. In tali condizioni lo strato termico, perturbato dalla turbolenza dinamica di superficie, non poteva acquistare uno spessore tale da permettere il sollevamento di masse surriscaldate di sufficienti dimensioni, tali da permettere agli alianti di veleggiare. Nemmeno le termiche artificiali della Falck riuscivano ad acquistare vigore!

Tuttavia i piloti in gara non si scoraggiarono ed effettuarono almeno due partenze ciascuno. I loro generosi tentativi furono però vani. La forza del vento in superficie andò sempre più aumentando, tanto che verso le quindici le raffiche superarono i 30 km/h.

Cos'era successo?

L'effetto di barriera esercitato dalle Alpi centrali sulle masse d'aria fredda accumulatesi contro il versante Nord della catena alpina e le successive infiltrazioni laterali, avevano dato luogo ad una debole depressione di sottovento sulla Pianura Padana e l'aria fredda affluiva da Ovest nella zona della gara con crescente intensità.

Fu una delusione per tutti.

Peccato, perchè la competizione aveva incontrato pieno successo tra i volovelisti ed il pubblico, ed i dirigenti dell'A.V.M. l'avevano organizzata in modo perfetto. La disputa della « Coppa A.V.M. » e del « Trofeo Bresso » venne quindi rinviata alla domenica successiva, l'11 maggio.

Diciamo subito che le condizioni termiche di questa giornata hanno pienamente ripagato organizzatori e concorrenti dell'amarrezza che aveva lasciato nel cuore di tutti l'insuccesso del quattro maggio.

L'Italia settentrionale era interessata, al suolo ed in quota, da una vasta zona d'alta

pressione a carattere dinamico. Particolare attenzione prestammo alla situazione regnante a Nord della catena alpina, dove un fronte freddo — fortunatamente poco attivo — avrebbe potuto causare soltanto nuvolosità alta e media nelle regioni a Nord-Ovest di Milano, interessando soltanto marginalmente, ed in forma non preoccupante, la zona della gara.

Al suolo, venti deboli e variabili, con prevalenza dal 3° settore. Attorno ai mille metri, venti di 230°-240°, con intensità di 15-20 km/h; a quote superiori leggera rotazione verso ovest e graduale aumento di velocità (a 4.000 m: 250° - 50 km/h).

Le condizioni di equilibrio della massa d'aria che interessava la pianura lombarda, dal suolo a mille metri di quota, non erano stabili come quelle della domenica precedente. Infatti, dal sondaggio termodinamico dell'atmosfera, da noi compiuto a Bresso alle ore otto, pur avendo riscontrato un gradiente medio di 0,5°C per ogni cento metri di quota, calcolammo che con 24,5°C al suolo si sarebbe ottenuta una labilizzazione termica che avrebbe permesso la formazione di movimenti convettivi capaci di raggiungere la quota di circa 1.100 metri, a cominciare dalle ore 13.

Nessuna possibilità di formazione di cumuli (anche con temperature elevate in superficie) perchè poco più in alto della base teorica di condensazione l'esistenza di uno strato isoteramico dovuto a subsidenza, avrebbe ostacolato, fin dall'inizio, lo sviluppo di nubi convettive.

Ad ogni modo, come abbiamo detto, la situazione termica appariva nettamente più favorevole di quella del quattro maggio, e questa volta la gara si sarebbe compiuta. Raccomandammo ai piloti una condotta di volo prudente dalle 13 alle 13,30, perchè, inizialmente, le condizioni di veleggiamento sarebbero state povere. I forni della Falck, però, aiutarono notevolmente i concorrenti a guadagnare la quota necessaria per compiere il primo balzo verso il controllo di Agrate, e la nostra raccomandazione può forse aver fatto perdere qualche minuto ai piloti che han seguito alla lettera i nostri consigli.

Non v'ha dubbio, comunque, che la gara è stata bellissima e che i volovelisti che vi hanno partecipato hanno combattuto con accanimento e cavalleria. Dei venti partiti, tredici hanno superato regolarmente l'intero percorso. Qualcuno ha voluto ripetere la prova per cercare di migliorare il tempo segnato nel primo

tentativo; ma purtroppo le condizioni termiche dopo le 15,30 son andate gradatamente scemando e gli sforzi di molti piloti sono stati vani.

Per concludere, rileviamo ancora una volta che, in pianura, per riuscire a compiere una gara di velocità su circuito chiuso, in un determinato giorno dell'anno, scelto, magari, con qualche mese di anticipo, occorre una buona dose di fortuna. I fattori che possono interferire sulle condizioni termiche ed ostacolare la formazione e l'organizzazione dei movimenti convettivi sono infatti tali e tanti che, fissare a distanza di mesi la data per lo svolgimento

di una gara volovelistica è un poco come giocare al lotto. E... si sà, al lotto non sempre si vince.

Ma noi stiamo insegnando ai gatti a rampicare! Gli organizzatori dell'Aero Club Volovelistico Milanese han già dichiarato che faranno in modo di scegliere, per la prossima edizione della gara, un periodo di tre giorni. Così, le possibilità di azzeccare la giornata buona aumenteranno notevolmente ed anche gli alianti di medie caratteristiche potranno entrare in lizza coi veleggiatori d'alta classe; perchè, crediamo, nessuno pensa di archiviare il « Trofeo Bresso ».

PLINIO ROVESTI

DAL PILONE DI AGRATE ...

Rapporto di FRANCO GIACOPINI

La Direzione della gara ha accettato di buon grado la proposta di porgere i miei servizi di Commissario Sportivo al primo pi-

lone di Agrate, in quanto io sono un esperto del luogo essendo riuscito in altri tempi da 1800 m sulla verticale di Monza a far atterrare il Pinocchio nel sopradetto comune, il che, tenuto conto della quota, della distanza e dell'efficienza della macchina non è impresa da tutti.



Il Generale Pezzan si intrattiene con alcuni concorrenti.

Il briefing prima della gara. Galli legge le ultime disposizioni



Debbo precisare però che, arrivato sul ponte di Agrate alle 12,30, mentre il mio aiutante con un binocolo a 37 ingrandimenti scrutava il sole acceandosi e scambiando 5 piccoli ed innocui passerì per alianti io mi misi a trafficare con la radio trasmittente che infatti dopo poco si ruppe.

Finalmente nella foschia intravvedo alle 13,30 tre e poi cinque veleggiatori che spirano a circa 7-8 km da me ad una quota approssimativa di 1000 m.

Poi dal gruppo, sottili, veloci, indimenticabili, si staccano tre macchine che passano virando sulla mia verticale nel seguente ordine:

13,35 Spillo di Rasini con il quale entro in contatto radio, quota circa 600 m risale il vento e scompare verso Monza.

13,38 Eolo di Vergiate pilotato dall'abilissimo Pronzati. Meraviglioso!!! quota 600 m risale il vento come se avesse il motore!

13,39 I.AECK Canguro del Gonalba E. e Bonanni, risale il vento a circa 550 m di quota, dirige verso Monza e si ferma a spirare assieme all'Eolo.

13,42 ecco il mio Pinocchio, più bello che mai, doppia a 400-500 m di quota, questa volta non ha intenzione di atterrare, e il pilota Tomasina lo conduce oltre il pilone a fare la ruota nel roccolo formatosi.

13,49 ecco l'I.CICI Cattaneo Caperdoni.

13,50 I-AVMD Brigliadori Leonardo e Fraulich. Riesco a mettermi in contatto radio per pochi minuti e, come detto sopra, la radio si guasta.

Poi è un susseguirsi di macchine e quasi tutte sui 400-700 m; regolari allargano sul pilone, lo doppiano e vanno nel roccolo a rifar quota.

13,51' AECG Messina Giusti.

13,52,30" il giallo Canguro di Zanetti Fabbrì.

13,59 il Ka2 di Hügel Borroni che in un primo tempo confondo con l'Urendo per il dietro delle ali negativo.

14,10 il Passero coi terminali bianchi e rossi di Zoli.

14,11 I-AEIE Canguro di Ferrari Leonelli.

14,14 I-AECD Canguro verniciato a metà e con carrello attaccato del simpaticissimo Campari.

14,22,30" I-AECB Mantica e il CAT 28 Fanoli.

14,28 I-MINC Gavazzi che spirala sulla verticale.

14,38 I-AECC Brigliadori R. Serrantini.

14,40 I-AVMH Urendo Vergani.

14,41 I-CVTB Veltro che compare all'improvviso velocissimo pilotato da Morelli.

14,45 I-AVMG la Lindberg del volo a vela, la Iolanda che passa sicura sul pilone e si allontana rapida.

Con il mio aiutante scruto il cielo diventato deserto e riesco a mala pena ad intravedere, bassi nel controsolo, dei traini. Controllo l'elenco e mi accorgo che solo una macchina, l'AVMA non ha doppiato il pilone.

Finalmente alle 15,14 registro il secondo passaggio dell'Eolo, alle 15,41 quello dell'I-CICI alle 15,42 quello dell'AECK alle 15,49 quello dell'AVMD alle 16,02 quello dell'AECM alle 16,10 quello dell'I-AVMA, alle 16,16 quello dell'I-AVMH, alle 16,19 quello dell'I-AECC che chiude la lista dei passaggi.

Attendo fino alle 17,30 poi, nel tramonto incipiente, ritorno, sempre col sole negli occhi, alla base.

FRANCO GIACOPINI

CONTROLLO A MEDA

di FERDINANDO BROGGINI

Giunto al mio posto di osservazione, ed installato l'apparato radio, dopo pochi minuti di attesa potevo captare le prime comunicazioni col Carroccio da parte degli alianti in volo; ed alcuni minuti dopo la loro chiamata al punto di Agrate per il rilevamento.

Io pure in queste occasioni effettuavo qualche collegamento, in particolare con l'AECC e il CICI, mentre con l'AVMD ho avuto contatti in un secondo tempo.

Tutto questo si è svolto dalle 13,20-13,50, quando non era ancora in vista nessun aliante.

Improvvisamente alle 14.00 circa ecco in arrivo da una direzione approssimativa di Nord-Est, l'Eolo I-BIGI, molto veloce ad una quota di circa 900-1000 metri, che dopo aver compiuto una larga virata all'esterno del pilone prestabilito, punta deciso verso il campo, scomparendo ben presto dalla mia visuale.

Comunico questo passaggio all'AECC, che subito lo ritrasmette al Carroccio.

Alle 14.20 arriva sopra la mia verticale il

Pinocchio ad una quota di circa 400-500 metri, e dopo aver compiuto un intero giro attorno al pilone, si porta verso Seveso, ed evidentemente in forte discendenza, vi giunge con circa 250 metri di quota. In quel punto si mette a spiralarne senza però guadagnare decisamente. Con dei saliscendi alternati rimane nella zona circa 40' sempre molto basso, poi finalmente aggancia e dopo una rapida salita si allontana, puntando verso il campo.

Nel frattempo ho potuto notare pressapoco sulla verticale di Desio un folto gruppo di alianti in spirale a quote comprese dai 600 ai 1100 metri circa.

Sono le 14,30 e mi viene data notizia dal mio aiutante Mantegazza di aver notato l'atterraggio di un Canguro a Nord di Meda, e non avendo potuto rilevarne la sigla data la distanza e l'esiguità della quota, chiedo all'AVMD di chi si tratta.

Mi viene riferito che probabilmente si tratta di Ferrari.

Dal gruppo in spirale su Desio si staccano alcuni alianti e ne registro il passaggio sul pilone alle 14,35 con il seguente ordine, mantenendo per essi lo stesso tempo data l'esigua differenza di secondi esistente tra uno e l'altro: I-AECK, HB.570, I-CICI, I-AVMD ad una quota tra i 600 e gli 800 metri.

Grande confusione in questi istanti per l'incrociarsi di chiamate radio per la conferma dell'avvenuto passaggio.

Passata questa ondata ritorna la calma e alle 14.50 riguarda il pilone l'AECC (N. 21) con una quota approssimativa di 1000 metri.

Altri minuti di calma e alle 15.00 passa il Canguro giallo del C.P.V. (I-AECM) seguito a tre minuti di distanza dal nostro AECC che come i precedenti forniti di radio mi chiede conferma dell'avvenuto passaggio.

Alle 15.05 altro Canguro: l'AECEB (N. 8), piuttosto basso (circa 500 metri), che sembra indeciso se passare il pilone o prima riguadagnare un po' di quota; evidentemente opta per il primo caso e poi si porta su Seveso dove «aggancia» e si allontana.

Alle 15.10 transita l'AECD, caratteristico per la parte anteriore e le ali non ancora verniciate, che contro luce lasciano intravedere tutta la struttura interna.

Passano pochi minuti e alle 15.13 arrivano quasi in pattuglia l'Urendo, I-AVMH e il Veltro I-CVTB, molto veloci e ad una quota di circa 600-700 metri, i quali dopo aver virato attorno al pilone puntano verso Bovisio, dove altri alianti stanno spiralandolo. Nel frattempo ho potuto notare l'Asiago I-MINC, che, raggiunta la periferia Est di Meda, con una quota troppo bassa per tentare di riagganciare, sceglie il campo ed atterra.

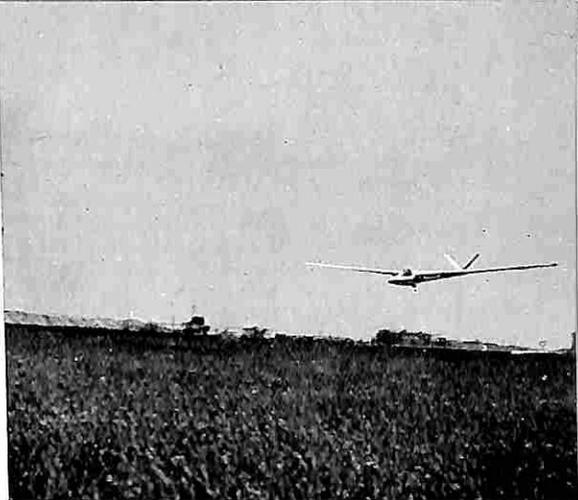
Passano altri 10 minuti e vedo arrivare il CAT 28 di Fanoli, molto lento ed a una quota piuttosto bassa.

Passa circa mezz'ora di assoluta calma, poi il CICI entra in contatto radio avvertendo che è ripartito per ripetere il circuito e si trova poco oltre il pilone di Agrate.

Infatti dopo altri collegamenti lo scorgo in avvicinamento e alle 16.02 passa sulla mia verticale.

Confermo il regolare passaggio, e chiusura dei nostri collegamenti.

Alle 16.15 passa per la seconda volta l'AECK, poi alcuni minuti di calma fino all'arrivo del Veltro e di un Canguro che credo sia l'AECEM, costretti ad atterrare.



Rientra l'Eolo dal suo volo vittorioso.



Alberto Morelli al posto di pilotaggio del Veltro.

Un trainatore rientra sganciando il cavo. In pochi minuti sarà di nuovo pronto a decollare. L'opera dei trainatori è stata veramente infaticabile e degna di ogni elogio.



Tabella dei passaggi al pilone di Meda

Ora passaggio	ALIANTE	Matricola	Quota	Provenienza	
1° CIRO	14.00	Eolo	I-BIGI	900/1000	da Seregno
	14.22	Pinocchio	I-FIFA	400/500	da Seregno
	14.35	Canguro	I-AECK	700/800	da Desio
	14.35	K.2.	H.B. 570	700/800	da Desio
	14.35	Canguro	I-AVMD	600/800	da Seregno
	14.35	Canguro	I-CICI	700/900	da Desio
	14.50	Canguro	I-AECC	1000	da Desio/Seregno
	15.00	Canguro	I-AECM	700/800	da Desio
	15.03	Canguro	I-AECC	700	da Desio
	15.05	Canguro	I-AECB	500	da Seregno
	15.10	Canguro	I-AECD	800	da Desio
	15.13	Urendo	I-AVMH	600	da Seregno
	15.13	Veltro	I-CVTB	600	da Seregno
	15.23	Cat 28	I-KAKA	400	da Desio
11° CIRO	16.02	Canguro	I-CICI	600	tra Desio e Seregno
	16.15	Canguro	I-AECK	700	da Seregno

Sono le 16.30 e riesco ancora a vedere alcuni alianti spiralarne lontani, sulla inea dell'orizzonte, e a captare comunicazioni dell'AVMD e dell'AECC che avvertono il Carroccio del loro prossimo rientro.

Ore 17.00. Ormai nessuno risponde alle mie chiamate che ripeto a intervalli di 15'; non mi resta che aspettare il Piper che arriva pochi minuti dopo le 18, avvisandomi del termine della gara.

FERDINANDO BROGGINI

CLASSIFICA GENERALE

I CATEGORIA: « COPPA A.V.M. »

I n. 14	I-BIGI	« Eolo »	Pronzati Attilio	Ae. C. Vergiate	0h48'15" km/h 57,202
II n. 2	I-AECC	« Canguro »	Brigliadori Riccardo Serrantini G. Carlo	(AVM)	1h05'40" 42,030
III n. 5	I-AVMH	« Urendo »	Vergani Walter	AVM	1h07'32" 40,893
IV n. 62	I-AECK	« Canguro »	Gonalba Emilio Bonanni Emilio	Ae. C. Genova	1h11'22"
V n. 8	I-AECB	« Canguro »	Mantica Umberto Bolognesi Silvio	Ae. C. Como	1h15'00"
VI n. 12	I-CICI	« Canguro »	Cattaneo Mario Caperdoni Adriano	AVM	1h17'29"
VII n. 3	I-AVMD	« Canguro 2° »	Brigliadori Leonardo Frailich Giorgio	AVM	1h17'40"
VIII n. 6	I-CVTB	« Veltro »	Morelli Alberto	Ae. C. Torino	1h17'41"
IX n. 10	I-AECD	« Canguro »	Campari Lodovico (passeggero)	Ae. C. Modena	1h33'00"
X n. 21	I-AECC	« Canguro »	Messina Antonino Giusti	Ae. C. Vergiate	1h38'23"
XI n. 13	I-AECM	« Canguro »	Zanetti Amleto Fabri Gianni	CPV	1h43'52"
XII n. 1	I-FIFA	« Pinocchio »	Tomasina Francesco	AVM	1h59'09"
XIII n. 7	I-KAKA	« Cat. 28 »	Fanoli Enrico	CPV	2h02'45"
XIV n. 22	I-AEIE	« Canguro »	Ferrari Guidantonio	Ae. C. Modena	km 31,7
XV n. 11	I-AVME	« Spillo »	Rasini Cesare	AVM	km 13,0
XVI n. 4	I-FOLQ	« Passero »	Zoli Angelo	Ae. C. Forli	noi partito

II CATEGORIA: « TROFEO BRESSO »

I n. 16	HB-570	« Ka 2 »	Hugel Hans Reiner Borroni Giuseppe	Ae. C. Legnano	km 42,8
II n. 19	I-MINC	« Asiago 2° »	Gavazzi Egidio	CPV	km 30,0
III n. 18	I-AVMC	« Gheppio »	Grassi Jolanda	AVM	km 17,0
IV n. 20	I-AVMA	« Asiago 2° »	Sabaini Mario	AVM	km 13,0

Con l'EOLO alla Coppa A.V.M.

ATTILIO PRONZATI

Da qualche anno si parlava di organizzare una gara di velocità su percorso triangolare; a Vergiate non ci si riuscì per diversi motivi. L'AVM ha il grande merito di avere preso con decisione l'iniziativa e di averla realizzata in maniera perfetta: l'organizzazione non poteva essere difatti migliore. In questa manifestazione è sparita quella atmosfera di quasi spavalda improvvisazione che aveva caratterizzato i pochi e modesti raduni avvenuti in Alta Italia nel dopoguerra; sul campo di Bresso si è trovata una lucida e perfetta organizzazione degna di presentarsi senza timori anche di fronte ad una partecipazione internazionale di piloti. E questo è il mio augurio a chi si sta preoccupando della organizzazione della «Coppa A.V.M.» per il 1959.

A posteriori credo si possa affermare che le condizioni meteo negative del giorno 4 maggio abbiano giovato al successo della Gara non fosse altro per il fatto che il numero dei partecipanti aumentò rendendo, si può dire, la gara stessa di carattere nazionale; ciò senza dubbio per la sportività dimostrata dall'ing. Ferrari che ha voluto inserirsi in gara. All'appello sono mancati solo: l'amico Silva, impedito dal servizio militare, non certamente da cattiva volontà, e — perchè no? — i rappresentanti del disciolto Centro di volo a vela militare. Sarà per la prossima occasione la loro presenza? Auguriamocelo.

L'attesissimo giorno 11 diede la possibilità al nostro prudente «profeta del tempo» Rovesti — anima della competizione — di dare il via, se non entusiasta, almeno fiducioso, circa la situazione meteo, ai 21 alianti schierati ordinatamente sul campo. Lo schieramento era un'inimmaginabile godimento visivo per i volovelisti sul campo, per il numero degli alianti presenti, i tipi e le vernici lustre che sfoggiavano. Ben fece insomma il Generale Nannini a permettere la materiale ripetizione, dopo il primo tentativo di gara fallito a causa delle condizioni negative.

Ed ecco in breve la mia condotta di gara e le impressioni.

Premessa: l'«Eolo» da due anni e più, e

cioè dalla sua costruzione, non riuscì a mettere nella giusta evidenza le eccellenti qualità volovelistiche che possiede. Non solo a mio personale avviso le qualità dell'«Eolo» sono sotto certi aspetti ed in certe configurazioni superiori a quelle del «Breguet 901», anche se, nei confronti di questi, non gode dei vantaggi di una meticolosa messa a punto su prototipi e su quelli derivati da una numerosa produzione di serie. Era pertanto necessario per l'ing. Bruni, suo progettista, e per la SIAI Marchetti, che ne sovvenzionò e procedette alla sua costruzione, una chiara affermazione. La realtà è andata oltre le nostre speranze!

Inoltre, in vista della Gara Nazionale di Rieti, l'«Eolo» non doveva correre i rischi di un eventuale atterraggio fuori campo — non per sua difficoltà a posarsi in campagna in brevi spazi — ma per l'imprevisto che ogni atterraggio in quelle condizioni riserva. Non ultima considerazione, l'«Eolo» non possiede ancora una motrice per il carrello di ricupero e quindi un fuori campo avrebbe complicato molto il nostro rientro a casa.

Senza l'installazione radio non avevo la complicazione della conversazione, ma non il



L'ing. Bruni, progettista dell'Eolo (a sin.) si intrattiene con Pronzati (a destra) e la signora Pronzati.

vantaggio di essere informato sulla posizione degli altri concorrenti. Ebbi invece il vantaggio di partire sesto, davanti a me alcuni fra i più agguerriti concorrenti: « Spillo », « Urendo », « Pinocchio » e i « Canguro » con i Brigliadori. Alle spalle, arretrato di parecchi posti, il « Veltro », altro aliante che puntava diritto alle prime posizioni. Sganciato ai 700 metri passo la linea di partenza e mi dirigo immediatamente sulla termica di servizio della Falck. Raggiungo l'ascendenza e riconosco subito lo « Spillo » ed il « Pinocchio » coi quali faccio quota. Si arriva al plafond a circa 1100 metri e praticamente ci troviamo con pochi metri di differenza di quota. Naturalmente lascio partire prima gli altri. Senza aspettare, lo « Spillo » se ne va verso il primo pilone e su di lui punto tutta la mia attenzione: in quel momento era diventato il concorrente più temibile per l'« Eolo ». La visibilità è perfetta, il cielo terso, inutile sperare in nuvolette rivelatrici: tutto il volo si svolgerà in termica secca. Decido di lasciarmi distanziare di qualche chilometro. Mentre spiralo in attesa, lo osservo allontanarsi. Al primo giro di spirale, dopo la sua partenza, parte anche il « Pinocchio »; al giro successivo parto anch'io e tengo una rotta compresa fra quella degli alianti che mi precedono. Il « Pinocchio » molto più lento, lo doppio a circa un paio di chilometri prima del pilone di Agrate: mi aveva reso il servizio di indicarmi una discendenza; spostandomi verso la rotta dello « Spillo » trovo degli zeri. Poco prima del pilone lo « Spillo » mi incrocia ed è già sul secondo lato del triangolo; eseguo la virata su Agrate tenendolo sempre in vista. Poco dopo il pilone trovo una leggera ascendenza; in lontananza lo « Spillo » è su Monza. Guadagno circa 150 metri molto lentamente e vedo passare sotto di me « Pinocchio » e un « Canguro ». Perdo di vista lo « Spillo » ma prima di lasciare la mia modesta ascendenza rilevo il mio angolo di bussola rispetto quella che ritengo la zona che la causa, poi alla velocità di crociera mi avvio verso Meda. Le due salite mi avevano confermato reciprocamente che la miglior velocità di salita si aveva fra gli 800 e i 1000 metri con punte al variometro a poco più di m/sec. 1,5: decisi pertanto di non scendere al disotto degli 800 metri se appena possibile, in altre parole a sfruttare tutto quanto trovavo senza forzare. La mia preoccupazione in questa fase era lo « Spillo » sparito, sicuramente, ritenevo,

Soc. O.M.S. Saleri

Lumezzane S. S. (Brescia)

Rubinerie brevettate per metano



Rubinerie sanitarie
senza premistoppa



Rubinerie per acquedotto
e riscaldamento



Contatori per acqua e per gas

MANZONI FRATELLI

Sant'Angelo Lodigiano (Milano)



Fonderie e Officine Meccaniche



SARACINESCHE

PER ACQUEDOTTO

PER GAS

PER RISCALDAMENTO

davanti a me. Passai fra Monza ed il suo Parco. Ricercai l'ascendenza su Lissone visto che Monza mi aveva fatto vedere solo degli zero al variometro. Stando abbondantemente sotto vento rispetto a Lissone rimonto il vento verso il paese con l'angolo di bussola che avevo rilevato precedentemente. Il sistema funziona e centro rapidamente. insisto fino a quando il variometro dà zero. Punto su Seregno, sempre sotto vento, quando sono allo stesso angolo, rimonto, centro un'altra buona termica ed insisto fino a variometro a zero. Sono ormai certo di avere la quota sufficiente per arrivare a Bresso; la mia rotta sia pure molto esterna al triangolo mi fa trovare quasi al secondo vertice con più di 1000 m. Passo Meda alla velocità di 120 km/h indicata. Precedentemente fra termica e termica tenevo i 100-105 km/h indicata. Da Meda Bresso è visibile perfettamente inutile fare della navigazione e a vista constato quanto esuberante sia la mia quota, passo quindi a velocità indicate successivamente crescenti 130... 140...; il traguardo lo taglierò con l'indicatore a 180.

Incontro molto ballo. Gli ultimi chilometri li faccio con la fata morgana davanti agli occhi: ora vedo, ora non vedo lo « Spillo » sul campo che m'aspetta... A ciò contribuisce non poco l'irregolarità dell'ottica della capottina, ma alla fine sul campo trovo solo un « Asiago »! Praticamente so di essere primo anche se non abbia affatto un'idea precisa del tempo che ho impiegato. Lo « Spillo » era dietro. Seppi solo più tardi che in fuori campo era stato molto sfortunato.

Durante la gara e forse più durante gli allenamenti di sabato 3 maggio avevo potuto apprezzare quanto brillanti erano le caratteristi-

che dell'« Eolo » rispetto gli altri alianti in gara. Non è molto vero che il cosiddetto « piccolo tempo » lo svantaggi molto rispetto le macchine caricate. L'Ing. Bruni ha saputo creare una macchina veramente prestigiosa e oggi sono lieto di poterlo riaffermare in questa sede confortato da un risultato positivo nel quale considerazioni sul fattore fortuna, ecc. possono al massimo solo temperarlo ma non sfalsarlo. A bordo dell'« Eolo » godevo pertanto rispetto agli altri concorrenti un sicuro e netto vantaggio macchina. Altro fattore positivo il fatto di godere di una buona posizione di partenza. Terzo di avere semplificato la mia condotta di gara ad uno schema semplicissimo non complicato da radio e da gioco di squadra, tutta l'attenzione rivolta alla gara. Quarto non ultimo fattore che il sistemino — quando si lavora in termica secca — di rilevare alla prima ascendenza che si incontra: quota, angolo di bussola rispetto la presumibile fonte di surriscaldamento, farne una intuitiva e pratica critica e valersene per le successive ricerche, ha funzionato perfettamente. Sono pertanto lieto di sottoporlo, non ai preparatissimi certo, ma a chi non ci aveva mai pensato e lo vuole provare: senza responsabilità da parte mia s'intende!

Per concludere mi sembra doveroso ricordare Galli e i suoi collaboratori; una perfetta e precisa organizzazione di pista, è stato il risultato encomiabile dei loro sforzi.

Grazie quindi all'A.V.M. per avere organizzato un così interessante confronto sportivo in una manifestazione che merita di essere ripetuta senz'altro, auguriamoci con situazioni meteo più brillanti che permettano un allungamento del percorso. E grazie per l'ospitalità.

A. PRONZATI

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)

NOTIZIARIO

PROVVIDENZE DELL'Ae.C.I. PER IL VOLO A VELA 1958

a) *Attività didattica.* Verrà corrisposto un premio ad ogni singolo brevetto « C » conseguito, nella misura di L. 30.000 aumentabili a 40.000 per i minori di anni 21. Per coloro che siano sprovvisti di altri brevetti aeronautici, L. 10.000 per l'attestato B.

b) *Attività sportiva.* Insegna d'argento: L. 50.000 (10.000 quota, 15.000 durata e 25.000 distanza), aumentabili a L. 55.000 (30.000 distanza) per i minori di anni 21.

Insegna d'oro: L. 100.000 (70.000 distanza, 30.000 quota).

Insegna di diamante: L. 200.000 (40.000 quota, 70.000 meta prefissa di 300 km., 90.000 distanza libera km 500).

c) *Voli di distanza.* Per i voli di distanza superiori ai 50 km viene conferito un premio calcolato con la seguente formula:

$p = 150.d + k.50 (D-50)$ in cui

p = premio in lire;

D = distanza in km percorsa dall'aliante in linea retta, o spezzata, o su percorso di andata e ritorno, valutata in conformità al Codice Sportivo FAI;

d = distanza in km. valutata in linea retta, fra il punto di partenza e il punto di atterraggio;

k = coefficiente che assume i seguenti valori: K=1 per distanza libera o su rotta prefissata, non completata; k=1,5 per distanza su rotta prefissata (meta prefissa, andata e ritorno, circuito) completata.

Vengono presi in considerazione solo i voli effettuati in aderenza alle norme FAI, con particolare riguardo a quanto prescritto in merito al massimo dislivello ammesso fra le quote s.l.m. di sgancio e di atterraggio.

Per ottenere il premio è necessario inviare domanda all'Ae.C.I. tramite il proprio Aeroclub, allegando:

1) Verbale firmato dal Direttore della Scuola di pilotaggio, in cui

siano indicati i dati relativi al volo, le località e le quote s.l.m. delle stesse e dello sgancio;

2) una dichiarazione della stazione dei carabinieri più prossima alla località di atterraggio attestante la data, l'ora dell'atterraggio e l'ubicazione della località stessa.

Ogni pilota ha diritto a due premi

per voli inferiori ai 100 km effettuati nell'anno. I premi per le insegne assorbono gli altri.

d) *Voli di quota.* Rimane invariato quanto disposto precedentemente.

Tutte queste provvidenze saranno corrisposte ai soci di nazionalità italiana, appartenenti ad Aeroclubs federati all'Ae.C.I. e che abbiano svolta l'attività relativa alle provvidenze nell'ambito degli Aeroclubs stessi o del Centro Nazionale di Volo a Vela di Rieti.

MODENA - BRESSO

A distanza di un anno, Ludovico Campari, ha ripetuto la bella impresa che lo ha reso la scorsa stagione primatista italiano di distanza con meta prefissata per biposti.

Il 15 maggio scorso, in coppia con Giorgio Tavernari pure dell'Ae. C. Modena, il simpatico « bafone » modenese ha raggiunto la meta dichiarata di Milano-Bresso con un volo compiuto in meno di tre ore e superando la distanza di oltre 160 km.

Particolare importanza assume l'impresa in quanto, a differenza della precedente prestazione, questa volta le correnti utilizzate sono state di natura ondulatoria.

Dalla viva voce dei protagonisti, all'arrivo al campo di Bresso, abbiamo raccolto la narrazione del volo che esponiamo qui sotto.

Volo Modena-Milano (Bresso) del 15 maggio 1958.

Aliante: Canguro I-AECD;
Piloti: Ludovico Campari, Giorgio Tavernari.

Decollo: ore 10,59 con traino a quota 2000 circa;

Sgancio: ore 11,27 nella zona di Rubiera, 7 km. a NW di Modena.

Atterraggio: ore 14,44 a Bresso.

La situazione meteorologica, percepita dal buon fiuto di Campari, è stata confermata favorevole ad un volo d'onda dai seguenti dati:

Monte Cimone: vento da 220° forza 15 nodi alle ore 10.

Cisa: vento da 190° forza 22 nodi alle ore 10,30.

Verticale del campo di Modena: cielo coperto di lenticolari specie nella direzione da Rubiera a Parma.

« Alle 11 decolliamo col « Canguro » I-AECD, trainatore Mario Cavani, andiamo verso Reggio E. su Rubiera lo faccio deviare di 90° puntando a Sud e dopo 7-8 km sgancio. Siamo a circa 2000 mt davanti ad una bella lente il cui bordo guarda la montagna, saliamo a 3 mt/sec: a questo punto cerco di aver presenti i consigli dell'Ing. Ferrari che mi saranno determinanti per la riuscita del volo: A. 3500 mt circa raggiungiamo l'altezza della lente, la sorpassiamo, arriviamo a 4450, dove l'ascendenza ha termine. Cerchiamo di camminare dentro l'onda per arrivare a Parma; per un poco ci riesce, poi scendiamo, riguadagniamo quota e arriviamo su Parma atterrando (si potrebbe dire) su una magnifica lente che ci nasconde la città e l'Aeroporto. Ci divertiamo a perlustrare questa amica del volo a vela, in tutta la sua superficie superiore, facendoci scarrocciare senza mai però voltare la coda al vento. Quest'ultimo stimo sia salito a 30 nodi circa. Dopo qualche minuto la lente si scompone e sfuma completamente. Vediamo il « Canguro » di Parma sul campo che sta salendo a traino dell'L.5 e siamo contenti di vederlo; però subito ci dobbiamo preoccupare perchè stiamo scendendo a 3 e 4 mt/sec. Vedo una lente a sud, la cui ombra

è proiettata sul fiume (o torrente) Parma. La stimo a circa 10 km, tento il traversone, dopo pochi secondi noto una « virgola » a Est di 4 o 5 km che stimo a metà strada fra me e la lente adocchiata in precedenza. Avverto Tavernari e decisamente mi butto su di essa cercando di andargli avanti. Dopo aver perso circa 1700 mt di quota arrivo e comincio a salire con una intensità di circa 5 mt. Da 2000 mt scarsi, passiamo nel giro di circa 8 minuti a 4500 mt: l'altezza della lente è la stessa dell'altra, 3500 mt circa.

Sarebbe logico e più facile mettermi il vento in coda e camminare verso la vallata dell'Adige, Trento o Bolzano potrebbero essere raggiunti); avevo però dichiarato Bresso e cercando di non perdere l'onda, tento di raggiungere Piacenza. Prima di Fidenza l'onda si smorza. A Fiorenzuola i cumuli sotto di me s'infittiscono tanto da non lasciarmi vedere nè Piacenza ne Cremona. Cammino con una quota sempre superiore ai 3000 per 320°; non posso calcolare la deriva. Giunto sopra uno squarcio discreto passo sotto, Tavernari controlla, siamo su Crema, andiamo su Treviglio e con prua 270° circa puntiamo su Bresso. Arriviamo su Agrate con ancora quasi 2000 mt di quota. Arriviamo su Bresso dove atterriamo contenti accolti cordialmente dagli amici dell'AVM. Qualcuno scherzosamente insinua... comunque grazie all'onda e a Ferrari siamo giunti un poco più tranquilli di quando arrivammo, con Angiolini, a fiato d'oca, sul gonio di Linate.

LUDOVICO CAMPARI

Insegne FAI

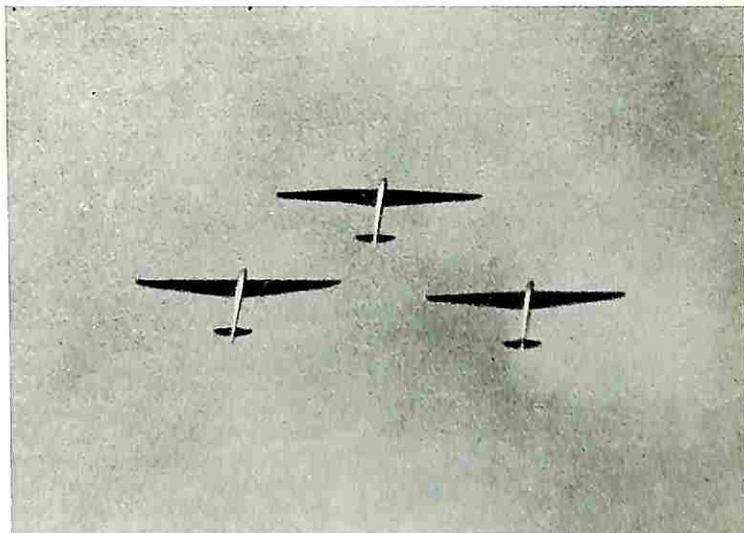
Oltre alla prova di quota « C d'oro » di Fongoli, di cui diamo cenno in altra pagina, sono già state effettuate in questa prima fase della stagione volovelistica molte prove d'insegna d'argento. I primi « d'argento » di quest'anno sono:

- Pietro Longaretti, AVM, 25-4-58
- Bolognesi Silvio, Ae. C. Como, 6-6-58 (presso CNVV-Rieti)
- Brogginì Ferdinando, AVM 7 giugno '58, presso CNVV)
- Marchetti Willy, Ae. C. Roma, 15-6-58 (presso CNVV)

— Meda Michele, AVM, 17-6-58 ed infine il nostro Direttore Responsabile, Giancarlo Sabaini, AVM (presso CNVV)

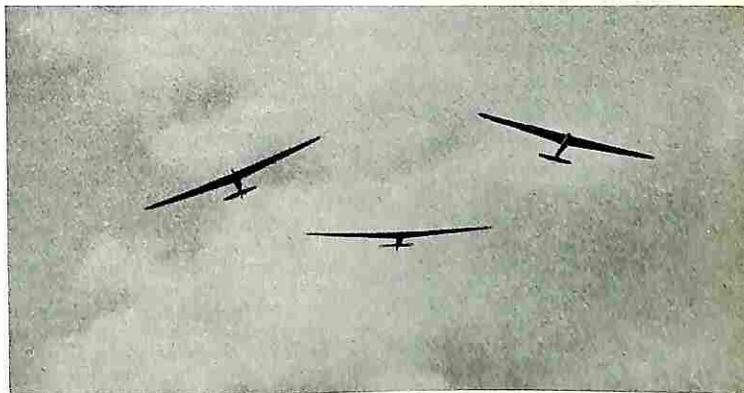
— Francesco Pace, Ae. C. Roma 1-6-58.
19-6-58 (presso CNVV)

PATTUGLIA SILENZIOSA A RIETI



Il giorno 15 maggio u.s. si è svolto sull'Aeroporto di Rieti una riu-scitissima manifestazione aerea, organizzata dal locale Aero Club.

Ad essa hanno partecipato anche i volovelisti del Centro Nazionale, presentando una pattuglia di tre alianti « Canguro » pilotati rispettivamente dall'istruttore Scano (Capo pattuglia) e dai noti sportivi romani Ferruccio Piludu (gregario di destra) e Raoul Gianviti (gregario di sinistra). La pattuglia silenziosa, rimorchiata in quota da Zasa, Marchetti e Giorgini, si è presentata successivamente sul cielo dell'aeroporto svolgendovi elegantissime evoluzioni in formazione, suscitando grande entusiasmo tra la folla presente. Le fotografie, che siamo lieti di pubblicare, ritraggono i tre Canguro in formazione, in due caratteristiche fasi delle loro ammiratissime esibizioni.



NUOVI ALIANTI FRANCESI

La concezione dell'apparecchio tende ad assicurare il massimo rendimento alle basse velocità ed in spirale onde ottenere buone caratteristiche in ascendenza, con un piccolo sacrificio, rispetto ai suoi confratelli da « performance », sul rendimento alle alte velocità.

(Aviasport)

Bréguet 902

Questa macchina, è stata concepita con l'idea di dotare il volo a vela francese di un moderno biposto di ottima maneggevolezza, robusto ed adatto sia alla formazione di nuovi piloti che al loro allenamento fino alla conquista del « C d'oro ». La sua costruzione è stata semplificata onde ottenere il minimo costo.

L'ala è interamente in legno, con bordo d'attacco a cassone, centine e nasi di centina: longerone a cassone, alettoni a fessura, diruttori montati lungo il longerone principale ed uscenti verticalmente sopra e sotto la superficie alare. Non sono stati adottati flaps, ma in compenso è stato adottato un profilo adatto alle basse velocità, non essendo richieste brillanti prestazioni a velocità elevate. Il sistema di attacco dell'ala è identico a quello del Bréguet 901 e 904.

La fusoliera è costruita in due parti, unite in prossimità degli attacchi alari. Essa è composta da quattro correnti longitudinali realizzati con tubi d'acciaio saldati, coi due posti in tandem. L'accesso ai posti è ottenuto mediante apertura indipendente delle due cappottine. La parte posteriore della fusoliera contiene gli attacchi alari, le batterie, gli apparati dell'ossigeno e della radio.

L'organo di atterraggio è costituito da una ruota fissa con freno idraulico e pattino di coda. Trasmissione dei comandi rigide.

Caratteristiche:

- Apertura alare, m. 18
- Superficie alare, mq. 21,6
- Allungamento 15
- Lunghezza m. 6
- Peso a vuoto kg. 330
- Peso totale kg. 500
- Carico alare con equipaggio standard, 23 kg/mq.

Equipaggiamento: strumenti per il volo in nube, ossigeno, radio 12 volt. La costruzione della macchina è prevista in serie con la massima

Velocità di caduta a 150 km/h
= 5 m/sec

Coefficiente di robustezza = 8

Velocità massima 200 km/h

Carico alare 21 kg/mq

Caratteristiche:

Apertura alare m. 15

Superficie mq. 11,25

Allungamento 20

Lunghezza m. 6

Peso a vuoto kg. 148

Peso totale massimo kg. 250

Profilo alla radice dell'ala NACA serie 63 semi-laminare.

Profilo all'estremità NACA serie 63 semi-laminare.

ALA: Monolongerone con cassone nel bordo d'attacco in sandwich ricoperto in Klégécel; alettone di profondità costante.

FUSOLIERA: in tre elementi. Parte anteriore e centrale in tubi saldati, rivestite in polietilene e tessuti stratificati di vetro resinato; parte posteriore in sandwich rivestito di klégécel.

IMPENNAGGI: a farfalla con possibilità di intercambio fra i due semi-impennaggi.

ORGANO D'ATTERRAGGIO: ruota 260x 80 con freno a cavo, pattino di coda.

COMANDI: a cavo, salvo i rinvii posti nell'ala.

Il Bréguet 905 è destinato alla categoria di piloti compresi fra i nuovi brevettati « C » fino alle insegne d'oro. Il suo progettista, l'ing. Cayla, ha cercato di fondere le seguenti caratteristiche:

- lunga durata;
- sicurezza, possibilità di atterraggio corto, maneggevolezza;
- ottime prestazioni;
- omogeneità con Bréguet 902, considerato come apparecchio scuola;
- economia di produzione in serie onde ottenere basso costo e massima diffusione;

frazionamento in elementi distinti, al fine di permettere la vendita in scatole di montaggio.

Il Bréguet 905 non può essere usato per il volo in nube e l'acrobazia; secondo le norme francesi; secondo lo standard FAI, che ricalca i regolamenti tedeschi ed inglesi, può essere ammesso al volo in nube possedendo il coefficiente di robustezza minimo previsto.

Merville-Sevimia 30 aliante sperimentale

Questo aliante, che ha effettuato il suo primo volo il 2 luglio dello scorso anno, ha superato la prima parte della serie di prove previste.

Progettato dall'ingegnere francese Jarlaud, esso è dotato di ala con profilo laminare munita di alette di curvatura (flaps) e di alettoni che possono dar luogo a 32 differenti combinazioni fra loro. La pianta è a forma rettangolare per quasi 2/3 dell'apertura, poi trapezoidale; il bordo d'uscita è rettilineo, il bordo d'attacco delle estremità è quindi a freccia. Il profilo è un NACA della serie 65000.

Apertura alare: m. 18;

Superficie mq. 18

Allungamento 18

Peso a vuoto (compreso strumenti e radio): kg 360

Ecco un esempio delle varie combinazioni possibili fra alettoni e flaps:

- 1) 4 posizioni diverse dei flaps;
- 2) gli alettoni possono essere usati pure come flaps conservando il loro ruolo (come p. es. nel nostro « Eolo »)
- 3) il rapporto differenziale degli alettoni può essere cambiato;
- 4) la superficie degli alettoni può essere ridotta della metà, ciascuno essendo costruito in due pezzi di cui uno può essere bloccato.

La fusoliera e gli impennaggi sono esattamente quelli dell'Air 100; gli aerofreni sono dell'Air 102; la cappottina è del genere Bréguet 901.

Secondo i primi dati l'aliante dovrebbe avere una finezza pari a 32 con una velocità di 83 km/h. Esso è stato costruito per realizzare alcuni studi sulla stabilità trasversale.

(Aviasport)

Breguet 905

I dati teorici del nuovissimo « Fauvette », secondo quanto si può conoscere a tutt'oggi, sono i seguenti:

Efficienza massima 32 a 72 km/h
Velocità minima di discesa 0,60 m/sec a 60 km/h

Velocità di caduta a 100 km/h
= 1,10 m/sec

semplificazione e standardizzazione onde ottenere la possibilità di sostituzione di singole parti danneggiate. Non se ne conosce il prezzo, ma si suppone che sia superiore ai 2.000.000 di franchi (3.200.000 lire).

(Sailplane and Gliding)

Wassmer WA - 20 " Javelot "

La ditta Wassmer è una delle più attive fabbriche francesi di aeroplani leggeri. Posta ad Isoire, nella Francia Centrale, impiega circa cento persone e produce in serie i famosi aerei leggeri Jodel D 112 e Jodel D 120, con una cadenza media di 8 apparecchi al mese.

Il monoposto veleggiatore WA-20 « Javelot » è la prima realizzazione della fabbrica nel campo degli alianti ed ha avuto un buon successo, tanto che è ora in fase di realizzazione il biposto Wassmer WA-30 « Bi-Jav ».

La serie di 10 WA-20 è in costruzione ora, ma un più grosso ordine è atteso dalla S.F.A.S.A.

Le origini del « Javelot » risiedono nella urgente necessità di approntare un monoposto capace di rimpiazzare i vecchi Nord 2000, Weihe ed Air 100, da usarsi cioè per l'allenamento dei nuovi piloti fino al conseguimento dell'insegna d'oro ed avente un costo accessibile alla maggior parte dei clubs volovelistici. Per cui questo nuovo aliante deve fondere tutte le caratteristiche: buone caratteristiche, specialmente a velocità superiore ai 100 km/h, normali qualità di volo, robusta ma semplice costruzione. Il primo volo del Javelot è avvenuto nell'agosto del 1956. Ben 58 voli per oltre 40 ore, effettuati dal collaudatore Pierre Bonneau, sono stati fatti prima di presentare l'aliante al Centro di collaudo di Brétigny per l'ottenimento del certificato di navigabilità.

Durante le prove ufficiali del 17 dicembre, Bonneau ha ottenuto la velocità massima di 240 km/h: con

diruttori aperti, l'aliante non ha superato la velocità di 150 km/h. Sempre durante le prove ufficiali, sono state registrate accelerazioni positive di 5,5 g e negative di 2,5 g, valori che nessun altro aliante francese ha assunto.

Le caratteristiche confermate dal Centro di Brétigny, con pieno carico ammesso, sono le seguenti:

Minima discesa, 0,75 m/sec a 73 km/h:

Efficienza massima, 28 a 78 km/h:

Discesa a 100 km/h 1,20 m/sec:

Discesa a 150 km, 3,50 m/sec.

Notevole è la stabilità longitudinale, che permette voli con zavorra e piloti dal peso variabile fra i 57 ed i 95 kg; nonché la manovrabilità trasversale, che ha permesso virate di 180° con 45° di inclinazione a velocità normale in meno di 4 secondi. Pure rapido è lo smontaggio dell'aliante, per il quale tre persone possono impiegare meno di 5 minuti.

La fusoliera è costruita con tubi di acciaio, in due parti unite con tre bulloni. Questo sistema permette una facile riparazione con sostituzione della parte danneggiata. La parte posteriore della fusoliera è costruita con tre correnti, la parte anteriore con quattro; la sezione è però poligonale, ottenuta con l'aiuto di listelli di legno. La parte anteriore comprende la cappottina, l'abitacolo, i ganci per il traino aereo ed il verricello. L'abitacolo è spazioso, mentre il cruscotto è stato disegnato per ricevere due tipi di equipaggiamenti: lo standard, per l'impiego fin oltre il conseguimento dell'insegna d'argento (indicatore di velocità, altimetro, variometro, bussola, virosbandometro elettrico); da « performance », per il « C d'oro » ed oltre: il medesimo, più orizzonte artificiale, radio ed ossigeno.

Il seggiolino può essere regolato in altezza ed inclinazione, la pedaliera è regolabile in volo in modo che possano volare comodamente piloti di 1,50 ed 1,90 metri di altezza. L'abitacolo è ricoperto da cappottina di plexiglas aprentesi sul lato destro e sganciabile all'occorrenza: essa forma parte integrante della linea della fusoliera. Sul muso è sistemato un piccolo pattino; organo di atterraggio è una ruota 330 x 130 con freno idraulico.

Le ali hanno pianta rettangolare con estremità trapezoidali e fusetti. I profili adottati sono il NACA 63618 e 63614 rispettivamente alla radice ed all'estremità, che ha svergolamento negativo di 5°. Il diedro è 3°. La corda alare misura m. 1,50 alla radice e m. 0,49 all'estremità.

Le ali sono di costruzione ortodossa in legno con un solo longherone a cassone e bordo d'attacco pure a cassone, ricoperte in legno; anche gli alettoni hanno medesima struttura. I diruttori sono del tipo Göppingen, e sono sistemati nella parte rettangolare dell'ala; sono in legno ed hanno grandi dimensioni. Le ali sono unite alla fusoliera con quattro spinotti orizzontali e fra loro con due spinotti cilindrici.

Gli impennaggi, del tipo tradizionale, sono in legno; lo stabilizzatore in due pezzi, l'elevatore in unico pezzo, come sugli Schweizer, ed è munito di tab.

I collegamenti dei comandi sono parzialmente rigidi, parte realizzati con cavi.

Caratteristiche:

Apertura alare m. 16,08,

Superficie mq. 15,50,

Allungamento: 16,7

Lunghezza: m. 7,06

Peso a vuoto: kg. 227

Peso totale con equipaggiamento completo: kg. 324,

Carico alare kg/mq. 20,9

Coefficiente di robustezza, 10.

BURRIFICIO



MILANO
VIA TIBALDI, 32 - TELEF. 8480708

FRATELLI LOCATELLI

Il Javelot, il Bréguet 901 ed il 904, sono i soli alianti francesi autorizzati al volo in nube. Il prezzo finale della macchina dipende dal numero degli alianti ordinati, ma si può stimare attorno a 1.750.000 franchi (3.000.000 di lire).

(*Sailplane and Gliding*)

Wassmer WA-21 Javelot II

E' un aliante derivato dal Javelot, rispondente alla regolamentazione

FAI-OSTIV della classe standard. La sua ala, che ha un'apertura di 15 m. ed una superficie di 14,4 mq. è costruita in tre parti, di cui quella centrale rettangolare, le due estremità trapezoidali. Il nuovo aliante, pilotato da Pierre Bonneau, il noto collaudatore francese, ha fatto il suo primo volo a Issoire il 25 marzo scorso. Le prove sono state soddisfacenti, e l'aliante è già al Centro Prove in Volo.

(*Aviasport*)

Statistiche inglesi

Secondo quanto apprendiamo da «Sailplane and Gliding» nel 1957 sono state fatte circa 25.000 ore di volo e 92.000 chilometri di distanza. I piloti in attività sono stati 3.507, gli alianti privati 68, dei clubs 178, per un totale di 246 apparecchi. Il campionato d'Inghilterra ha contribuito a queste cifre con 1461 ore di volo e 43.000 km. percorsi.

Sono stati rilasciati per contro 1504 attestati A (1815 nel '56), 1515 B (1836), 358 C (315), 94 C d'argento (69), 10 C d'oro (3); sono state superate 12 prove di diamante (5 nel '56). Undici records britannici e del Regno Unito sono stati migliorati, di cui cinque dal Ten. Col. A. J. Deane-Drummond, Campione Nazionale, cui è stata assegnata la Medaglia di Bronzo del Royal Aero Club. Due salite a 9.000 metri sono state realizzate sfruttando cumulonembi.

Statistiche francesi

I seguenti dati sull'attività francese nel 1957 riguardano 97 centri di volo a vela in attività, nonchè i voli compiuti dai membri di circa 350 Aero Clubs francesi, con esclusione dei Centri Nazionali di Pont St. Vincent, St. Auban, Montagne Noire e Challes les Eaux. Le ore volate sono state 61.842 contro le 75.902 del 1956. Il numero degli alianti è approssimativamente di 1.160 apparecchi. Sono stati rilasciati 1142 attestati B, 842 brevetti C.

C d'argento: quota 372, durata 200, distanza 200.

C d'oro: quota 45, distanza 50.

Diamanti: quota 9, 300 km. pref. 40, distanza 12.

Congresso dell'OSTIV

Il prossimo congresso dell'OSTIV (Organisation Scientifique et Technique Internationale du Vol à Voile)

avrà luogo a Leszno, in Polonia, dal 12 giugno al 20 giugno. Verranno discussi vari argomenti di aerodinamica (profili, controllo dello strato limite), tecnica delle costruzioni, sviluppi degli strumenti per alianti, metodi d'istruzione, volo muscolare, volo degli uccelli, medicina aerea, volo a vela dinamico e volo di velocità. La sezione meteorologica si occuperà dei moti verticali dell'atmosfera, della struttura e teoria della convezione termica.

Nuovo record mondiale femminile di quota

Le francesi Francine Abadie e Jacqueline Barbera su Bréguet 904 hanno battuto il 7 febbraio scorso il primato mondiale di quota e guadagno quota femminili, che era detenuto dalle connazionali Choisset-Gohard e Quevrel. La prova è stata compiuta a Saint Auban, presso il Centro Nazionale, i nuovi limiti sono 8350 metri d'altezza assoluta e 6500 metri di guadagno; i record precedenti, stabiliti nel 1951, erano 7042 m e 6072 m rispettivamente

Altri voli d'onda in Francia

Nei centri di volo a vela di Saint Auban e d'Issoire sono stati compiuti moltissimi voli d'onda di grande interesse nei giorni 21 gennaio, 5, 6, 7, 22 febbraio, 6, 7, 8 e 9 marzo. Nel corso di questi voli sono stati ripetutamente battuti e superati i primati nazionali:

19-1 Daniel Barbera, Bréguet 901, quota assoluta m. 9670, nuovo record (prec. Landi, 9241 m.).
6-2 Daniel Barbera, Bréguet 901, guadagno di 8000 metri, nuovo record.

6-2 René Fonteilles, Bréguet 901, guadagno 8650 metri, non omologabile per mancato funzionamento del barografo.

7-2 Daniel Barbera, su Bréguet 901, 9700 m. di quota e 8350 m. di guadagno quota, non

omologabile per mancato funzionamento del barografo.

8-2 Liberty, su Bréguet 901, guadagno 8000 metri, record uguagliato: quad. valevole per il diamante;

20-2 Jules Landi, Bréguet 901, 9600 metri di quota con guadagno di 9092 metri, nuovo record nazionale;

20-2 Francine Abadie, Bréguet 904, quota m. 9350, nuovo record francese.

22-2 Marguerite Dupuy De Mery, su Bréguet 901, guadagno quota m. 8150 record nazionale femminile (prec. M.me Gaudry, 7746 m. anno 1951, record mondiale m. 8533).

24-2 Michel Marchand, su Bréguet 901, quota 10.100 metri, record nazionale omologabile se esiste il miglioramento del 5% rispetto al record di Barbera o se quest'ultimo non fosse omologabile per la stessa ragione; massima quota raggiunta in Europa.

Nel corso di quegli stessi giorni hanno completato l'insegna di diamante i piloti Lartigue, Grosse (tedesco), Combettes, Lacheny, M.le Cordonnier (quarta donna francese), Francine Abadie (quinta donna francese).

Altri come Tournier, M.me Campbell, M.le Dupuy de Mery, Fiesenig (tedesco) Robillard, Seine, Jaunatre, Scheider, Real, Mackel (ted.) Lepage, Gauthier, Bouillet, Huth (ted.) Pallaire, Verdier, Bonald; hanno conquistato il diamante per la quota.

Altri voli interessanti sono stati, oltre a quello di Barbera e di Weiss già citati in altra pagina, quelli di Snreck (St. Auban-Ginevra, km 240, su Bréguet 901) e del tedesco Grosse (St. Auban-St. Jorioz, lago d'Annecy, km. 200 su aliante K.6). Il percorso seguito è quasi identico a quello di Barbera nel suo volo a Ellikon.

I Campionati di Leszno

Si stanno attualmente svolgendo a Leszno, in Polonia i Campionati mondiali di volo a vela.

I migliori volovelisti del mondo stanno ottenendo risultati eccezionali: basti pensare che durante gli allenamenti, sono stati battuti ben 29 record nazionali.

Ci riserviamo di dare ampi particolari sui risultati di queste gare nel prossimo numero della rivista.

VITA DEI GRUPPI

AE. C. UGO CAPITANIO - VICENZA

Attività volo a vela ad Asiago

Anche quest'anno durante il periodo estivo e precisamente nei mesi di luglio e agosto sarà in funzione il campo di Asiago per l'attività di volo a vela.

Gli Aero Club che intendono partecipare a tale campeggio, come per lo scorso anno, dovranno cortesemente significare se intendono svolgere la propria attività di volo a vela portando sul posto il proprio materiale di volo (compreso il traino), oppure il solo aliante usando il mezzo di traino di questo Aero Club, o invece, infine, inviare soltanto gli allievi e piloti, lasciando al nostro gruppo di provvedere ai mezzi di volo.

Facciamo presente che, per ragioni di disciplina e di sicurezza, tutta l'attività sarà regolata da un

direttore di campo nominato da questo Aero Club.

Il soggiorno degli interessati potrà essere organizzato come segue:

a) Pensioni complete in alberghi di I^a - II^a - III^a categoria.

b) Pasti in trattoria e pernottamento nei locali della scuola di Asiago, muniti di acqua e servizi igienici, convenientemente attrezzati con lettini militari, materassi e coperte.

c) Sistemazione in apposito campeggio in località vicina all'aeroporto fornito di acqua, luce elettrica e servizi igienici.

Qualora il suesposto programma interessi, nel comune interesse e per ovvie ragioni saremo grati se si vorrà darcene comunicazione in merito precisando in modo particolare il numero dei partecipanti ed il periodo gradito per tale campeggio.

Cella: Parma-Reggio

Nello scorso anno il gruppo ha portato a Rieti il proprio Canguro ed ha svolto attività di volo presso la scuola centrale. In questa occasione Mutti ha effettuato il volo Rieti-Villa Fiorita di circa 65 km.

Qualche volo d'onda ha potuto essere fatto grazie anche alla frequente presenza del comandante Mantelli, che a Parma è di casa e segue da vicino l'attività del gruppo.

Da quel poco che si è fatto, è subito apparso come Parma, identicamente a Modena da cui è poco distante, sia in situazione felice per voli di questo tipo. Cella, in coppia con Mantelli, ne ha realizzati due ed uno in coppia con Monguidi. Con Mantelli, lo scorso settembre, l'onda fu agganciata a 1400 metri sulla verticale di Langhirano e con una salita fino a 3200 metri; con Monguidi invece il volo fu realizzato in primavera con aggancio nella zona di Noceto a quota 1800 metri e salita fino a 2400 metri. Queste favorevoli condizioni si presentano una decina di giorni all'anno, a detta di Cella; unica difficoltà è la lunghezza, e quindi il costo, del traino, che in genere è di circa un'oretta.

A questo proposito, si nota come il volo a vela in quel di Parma sia assai poco costoso. Appoggiandosi all'Aeroclub Parma, nel cui calderone amministrativo rientra anche l'attività volovelistica, i nostri aliantisti riescono a volare pagando unicamente il traino, che viene loro addebitato in ragione di 7800 lire l'ora. Per la manutenzione dell'aliante (vola quasi esclusivamente il Canguro) essi si avvalgono del montatore dell'Aeroclub, persona molto in gamba; per le piccole sostituzioni od i pezzi di ricambio, provvede l'onnipotente e generoso Comandante Mantelli.

Alla direzione dell'Aeroclub Parma, assai attivo anche nel campo del volo a motore, sono preposti il Presidente Ippolito Lalata, il Vicepresidente Dr. Giovanni Corradi, appassionato volovelista e direttore della Scuola di volo a vela, ex pilota militare ed amico personale di

AE. C. PARMA

Nella ricostruzione aerosportiva del dopoguerra il volo a vela ha preceduto in Parma il volo a motore.

Prima infatti di nascere l'Ae. C. Parma, un gruppo volovelistico « Papero » esisteva già dal 1947, con uno Zoegling acquistato presso Milano per 40.000 lire e che veniva lanciato col sistema dell'autotraino. Istruttore e capogruppo era Emilio Pastorelli.

Un incidente di volo tolse purtroppo a questi appassionati il loro unico velivolo e costò la vita al giovane Luciano Ceresa; e così fino al 1950/51 il volo a vela parmense ebbe una eclissi.

Riprese quindi con un Cat 20 e con un Asiago e continuò blandamente fino al 1956 anno in cui l'Aero Club d'Italia assegnò un Canguro all'Aero Club Parma, col quale venne fatta una buona attività sia nel 1956 che nello scorso anno.

A tutt'oggi i brevettati « C » sono peraltro solo nove, di cui tre (Cella,

Monguidi e Mutti) hanno conseguito l'insegna d'argento volando presso la scuola centrale di Rieti: Dalla Rosa e Bocchi hanno due prove ciascuno. Altri 5 o 6 appassionati hanno superato la prova pratica di brevetto e sono in attesa di subire gli esami teorici; sette allievi sono in corso di istruzione.

La flotta è oggi composta da:

— un Canguro (I-ADRG)

— un Cat 20 (I-ABQT)

efficienti, trainati dai 2 Stinson I-AEFZ ed I-AEGY; l'Asiago (I-DASI) è invece danneggiato e si trova ora a Passignano in attesa di essere riparato.

L'attività di volo svolta nel 1956 e nel 1957 è stata rispettivamente di circa 274 e 324 ore circa. Quattro prove di insegna d'argento (Dalla Rosa quota e durata, Bocchi idem) sono state effettuate, mentre nel 1956 sono stati fatti i seguenti voli di distanza:

Monguidi: Parma-Mantova
Parma-Modena

Mantelli; istruttore è Giordano Boraschi, pure ex pilota militare, che si occupa sia degli allievi volovelisti che del volo a motore. Fra gli otto onsiglieri vi è pure Camillo Monguidi, insegna d'argento ed appassionato aliantista. Trainatori sono gli stessi Monguidi, Corradi e Boraschi.

Lo scorso anno non è stato molto ricco di nuovi brevettati: sono state fatte tre prove pratiche di brevetto. Per quest'anno, nel programma della sezione volovelistica dell'Aero Club, vi è l'incremento all'attività didattica, naturale premessa per l'aumento del numero di appassionati e quindi per il progresso del volo a vela parmense.

AE. C. TORINO

L'attività di volo dei mesi di marzo ed aprile è stata abbastanza intensa. Infatti sono state utilizzate per i voli più di trentacinque giornate, con l'effettuazione di quattro prove pratiche di brevetto.

L'efficienza media degli alianti è stata di tre macchine in marzo (Asiago, Canguro AECW e Passero) e di quattro in aprile (idem più il Veltro, cui è stata aumentata la dimensione del timone di direzione).

Statistiche dei voli nel bimestre:

Voli a vela:

doppio comando n. 99 per 29^h59'
didattici monoc. » 35 » 17^h25'
sportivi » 248 » 137^h33'

Voli a motore:

traini aerei n. 382 » 55^h32'
doppi comandi » 61 » 15^h05'

Alberto Morelli, con l'aliante Veltro, ha partecipato l'11 maggio alla Coppa AVM, organizzata dall'Aeroclub Volovelistico Milanese in occasione dell'annuale Meeting di apertura, ed ha riportato il sesto posto nella classifica generale. Morelli ha vinto il premio per il miglior piazzamento fra i concorrenti non lombardi.

AE. C. FORLÌ

L'inverno persistente nelle sue più negative manifestazioni ha fortemente limitato l'attività di questi primi mesi dell'anno.

Solo 7 giornate hanno potuto essere utilizzate per i voli, quasi esclusivamente didattici sia in doppio comando che in allenamento pre-brevetto.

L'attività, svolta sotto la guida dell'istruttore Zoli, è stata fatta con un unico aliante, il Canguro.

Il Passero I-FOLQ di proprietà è rimasto inutilizzato a causa di una piccola modifica (fusetti alle estremità alari) per la quale il RAI ha chiesto disegni, autorizzazioni dalla ditta costruttrice dell'aliante, prove di volo e simili piacevolezze.

Dieci allievi, che rinforzeranno il primo nucleo di appassionati volovelisti forlivesi, hanno comunque già decollato ed attendono la giornata buona per il « C ». Da questi, tutti provenienti dal volo a motore, Zoli conta di trarre elementi idonei al traino ed altri rinforzi ai quadri della sezione di volo a vela.

Statistiche:

Gennaio:

Voli didattici dc 8 per 1^h28'
monocomando 8 » 1^h23'
Voli sportivi 3 » 0^h28'

Giornate volate: 2

Alianti efficienti: 1

Traini: 19 per 1^h43'

Febbraio:

Voli didattici dc 4 per 0^h45'
monocomando 10 » 1^h37'

Giornate volate: 2

Alianti efficienti: 1

Traini: 14 per 1^h15'

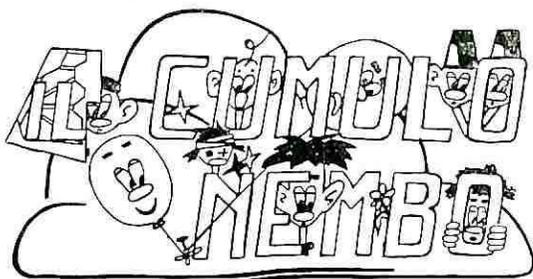
Marzo:

Voli didattici dc 13 per 3^h09'
monocomando 10 » 2^h07'
Voli sportivi 3 » 0^h58'

Giornate volate: 2

Alianti efficienti: 1

Traini: 26 per 2^h42'



A.V.M.

AEROCUB
VOLOVELISTICO
MILANESE

N° 3 - Anno 12° - Giugno 1958

Con l'arrivo della primavera e l'inizio della piena attività si sono risvegliati anche i volovelisti dell'A.V.M. con un entusiasmo che promette bene per il futuro.

Il 7 aprile si registrano 81 voli, sebbene le condizioni meteorologiche non consentano dei veri veleggiamenti. Per il compenso si ha il decollo del Gambassi ed il primo passaggio di Locatelli Adriano sull'Asiago.

Il 10 aprile riprende l'attività regolare dei giovedì con la presenza dei primi sportivi non domenicali: Stucchi e Rasini veleggiano per oltre mezz'ora ciascuno.

Il 20 aprile i voli complessivi raggiungono la cifra record di 102, ed arrivano da Venegono il Vizzola II I-RENI ed il Passero I-FOLN. Inoltre Adriano Locatelli completa il passaggio sull'Asiago II I-AVMA.

Il 24 aprile viene collaudato in volo il Canguro di Modena I-AECD, riparato alla S.S.V.V. L'attività normale registrata 14 voli una diecina dei quali di oltre 1 ora.

Domenica 25 aprile il numero dei voli subisce una brusca diminuzione ma ne aumenta la qualità, sebbene la situazione meteo non sia delle migliori. Pietro Longaretti sul Canguro I-AECK in 3^h01' completa

il circuito triangolare di 50 km, prova conclusiva per il conseguimento del suo «C» d'argento: anche Pastori sul Passero I-FOLN completa il circuito, sebbene col tempo di 5^h06', mentre il Canguro I-CICI atterra fuori campo presso Nova Milanese. Gioachino Diesing compie il passaggio sull'Asiago, mentre Luciano Macerata approfitta del Vizzola II° I-RENI per assicurarsene il passaggio.

Nei giorni 26 e 27 si registrano rispettivamente 37 e 71 voli, alcuni anche superiori a due ore ed arriva da Vergiate l'«HB-570» Roehnschivalbe per prepararsi alla gara.

Comincia finalmente anche l'attività dei volovelisti di Genova, i quali arrivano sul campo rimorchiano trionfando alcuni nuovi allievi.

Il 1° maggio nei complessivi 82 voli si hanno i primi allenamenti ufficiali per la gara, anche l'arrivo dei concorrenti è nutrito e lascia campo alle più rosee previsioni. Il cielo è punteggiato da uno sciame di alianti che spirano nella medesima zona con un effetto formidabile. Arriva da Modena il Canguro I-AECD con Campari e Barbieri ed il Veltro I-CVTB compie i primi assaggi del circuito. L'ottimo Morelli approfitta poi dell'occasione per farsi un voletto anche sull'Urendo I-AVMH, tanto per gradire. Gli allievi di Genova cominciano i primi doppio-comando sul Piper, rabbrivendo agli urla dell'istruttore Frailich.

Gli allenamenti per la gara proseguono anche il due maggio con un totale di 13 voli.

Il 3 maggio si totalizzano complessivamente 26 voli. Arrivano in volo da Vergiate l'Eolo I-BIGI ed il Canguro I-AECC, mentre anche il Passero I-FOLQ di Forlì, arrivato via terra, inizia i voli di allenamento.

Compare sul campo anche il Bonaventura pilotato dal Ten. Col. Mantelli, per i voli di collaudo.

Il 4 maggio attività esclusivamente di gara, eccettuato Mantelli che prosegue il collaudo del Bonaventura. Vengono registrati in totale 57 voli, tutti piuttosto brevi, date le insufficienti condizioni meteo. Nessun concorrente può chiudere il circuito e pertanto viene deciso di rinviare la gara all'11 maggio. Sono presenti sul campo, oltre all'ottimo Rovesti, il gen. Nannini, il gen. Pezzani, il Magg. Balduin ed altre autorità.

Il 10 maggio proseguono gli allenamenti per la gara ed arriva da Modena anche il Canguro I-AEIE con Guidantonio Ferrari.

L'11 maggio finalmente ha luogo la gara, condotta a ritmo serrato, sebbene con varia fortuna, da tutti i concorrenti. La cronaca di questa competizione è ampiamente riportata in altra parte della rivista.

Il 15 maggio riprende finalmente l'attività normale e Manzoni compie la prova barografica per il brevetto «C». Arriva da Modena il Canguro I-AECD pilotato da Campari il quale ha compiuto gran parte del volo sfruttando l'onda di sottovento agli Appennini emiliani e toccando la quota di 4500 metri.

Il 17 maggio Gambassi sull'I-AECC compie la prova barografica

di brevetto, mentre il primo allievo del corso Bresso Alfredo Galassini, decolla sul Canguro.

Hugel intanto consegue il passaggio su Asiago II.

Il 18 maggio si registrano 88 voli con discrete condizioni di veleggiamento. Si fa la parte del leone Paolo Pauli, il quale sul Pinocchio veleggia per 3^h02' (dopo 5' di traino). Trezzi compie il passaggio su Asiago II. L'HB-570 ritorna a Vergiate ed il Canguro I-AEIE viene trasferito a Modena dopo revisione del pattino.

Il 22 maggio torna in scena Alfredo Galassini il quale, sul Canguro I-AECC, ancora primo del corso Bresso, compie la prova barografica per il brevetto «C», con un bel veleggiamento di 25' dopo un traino di 8'.

Il 24 maggio Joachim Diesing effettua il passaggio sul Pinocchio. Giornata ottima per il veleggiamento e si registrano parecchi voli con durata di oltre un'ora.

Recentissimi risultati sportivi

Franco Giacomini completa il passaggio sull'Urendo e Iolanda Grassi inizia il doppio-comando sul medesimo aliante.

Inoltre Vassanelli compie il passaggio sull'Asiago II° ed i maligni sussurrano che, se ci può volare lui, deve essere senz'altro un aliante di facili costumi e pilotaggio.

Giancarlo Sabaini sul Canguro I-AVMD chiude il circuito di 50 km e completa così le prove per l'insegna d'argento. Meno fortunato invece Giordano Locatelli sul Pinocchio, decolla troppo tardi e deve atterrare fuori campo a Brugherio.

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)

Si registrano ben 4 guadagni di 1000 di quota validi per il «C» d'argento.

Nell'ordine e tutti sul Canguro I-AECC:

Franco Zulli in 41'; Franco Vasanelli in 59'; Astorre Ramaccioni in 47'; Mario Chiesa in 1^h07'.

Diesing su Pinocchio compie la prova di durata valida per il «C» d'argento. Canali sull'I-AECC compie un unico volo, due prove per il «C» d'argento: durata e guadagno di quota. Inoltre Vago Giorgio sul Canguro I-AVMD conquista a sua volta il guadagno di quota valido per il «C» d'argento.

Adriano Caperdoni completa il passaggio sull'Asiago II.

La Scuola

Vogliamo segnalare la preziosa attività svolta da Giorgio Frailich.

Questo istruttore ha ottenuto la totalità dei risultati positivi realizzati dagli allievi del corso Bresso ed ha portato alla realizzazione di molte prove di insegna di allievi del corso Albatross e di vecchi piloti dell'AVM. Ecco qualche risultato:

Jole Vona, corso Albatross primo «C» AVMD del 1958 - Galassini Alfredo e Restano Mario, corso «Bresso», brevetto «C».

Prove di insegna. Diesing Joachim, «Albatross» quota e durata - Zulli Gianfranco, ante corsi, quota - Ramaccioni Astorre, «Albatross», quota - Giancarlo Sabaini, ante corsi, distanza in circuito (ultima prova) - Vago Giorgio e Rimoldi Gianmaria, «Albatross», quota.

Questo dimostra la buona volontà e la praticità dei sistemi (anche se poco ortodossi), del nostro baffone.

Comunicato del Consiglio Direttivo

A seguito della delicata situazione venutasi a determinare in dipendenza delle gravi avarie subite da tre alianti (di proprietà o in uso

all'Aeroclub Volovelistico Milanese) nel corso della gara di velocità svoltasi il giorno 11 maggio 1958, il Consiglio Direttivo — nelle sedute dei giorni 20 e 23 maggio corrente — ha preso le decisioni e promosso le iniziative che di seguito si comunicano.

1°) *Sanzioni* - Sono state fissate le seguenti sanzioni:

a) Signor Cattaneo Mario:

— sospensione da qualsiasi attività di volo fino al 30 settembre 1958,

— addebito di Lit. 80.000 quale formale penale da devolversi allo speciale fondo «costruzione nuovo aliante Canguro».

b) Signor Gonalba Emilio:

— proposta alla C.S.C. dell'Ae.C. d'I. di ritiro della licenza sportiva F.A.I. anno 1958,

— sospensione da qualsiasi attività di volo fino al 31 dicembre 1958,

— addebito di Lit. 80.000 quale formale penale da devolversi allo speciale fondo «ricostruzione aliante Canguro I-AECC».

2°) *Tutela del materiale di volo* - Sono state fissate le seguenti norme temporanee:

a) Inibizione dei voli di distanza di qualsiasi natura, anche se in circuito triangolare, con l'impegno dei «Canguro» I-AVMD e I-AECC, fino al 31 dicembre 1958. E' fatta eccezione per i voli di distanza in circuito triangolare per il conseguimento dell'insegna d'argento.

b) Limitazione all'effettuazione di un sol volo di distanza di qualsiasi natura, anche se in circuito triangolare, con alianti diversi da quelli indicati al punto precedente, per i piloti della III Sezione. La limitazione è valida fino al 31 dicembre 1958. E' fatta eccezione per il periodo di attività di volo quotidiana dal 7 al 21 agosto 1958.

3°) *Potenziamento della flotta* - Sono state decise le seguenti azioni:

a) Perfezionamento dell'acquisto presso l'Ae.C. d'I. di due semi-ali

e dei piani di coda per alianti «Canguro» per Lit. 200.000.

b) Avanzamento di richiesta all'Ae.C. d'I. in ordine all'ottenimento di nuovo aliante Canguro in assegnazione.

c) Lancio di prestito generale, obbligatorio per i soci piloti e facoltativo per gli altri, col rispetto delle seguenti condizioni:

— quota «pro-capite»: Lit. 5.000,

— termine dei versamenti: 30 giugno 1958: dopo tale termine, inibizione dei voli per quelli che non avranno versato la quota; chiusura del prestito: 31 ottobre 1958,

— restituzione della quota: Lit. 2.500 nel 1959 e Lit. 2500 nel 1960,

4°) *Dimensionamento attività di volo* - Sono state decise le seguenti azioni:

a) Ritiro dell'Aeroclub Volovelistico Milanese da ogni competizione sportiva per tutto il 1958. E' fatta eccezione per il «Meeting» di chiusura - Gara di atterraggio di precisione del 5 ottobre 1958.

b) Proseguimento dell'attività di volo didattica e sportiva dei soci dell'Aero Club di Genova sulle macchine di proprietà o in uso dell'Aeroclub Volovelistico Milanese.

c) Organizzazione straordinaria di corso pratico di pilotaggio con inizio fissato per il 15 giugno 1958 e con preparazione teorica ridotta (lezioni dalle ore 21.00 alle ore 24.00 dei giorni 3 - 10 - 12 giugno 1958). Allievi prenotati alla data del 23 maggio 1958 n. 11.

d) Inserimento in organico di un allievo istruttore «Piper» e di un allievo istruttore «Canguro».

e) Avviamento di studio operativo particolareggiato in ordine al maggior possibile allargamento quantitativo (piloti e ore di volo) del periodo di attività quotidiana dal 7 al 21 agosto 1958 con probabile effettuazione di Raduno Estivo a tariffe «corrette» in coincidenza del periodo indicato.

DIFFONDETE *Volo a Vela*

RICORDO DI UNA SFATICATA

di EGIDIO GALLI

Non resta memoria, nemmeno tra i più portati al ricordo, che nei dodici anni volovelistici di Bresso sia stata vissuta una giornata « da sassi » simile a quella del 4 maggio, ormai passata alle storie per il rinvio della gara di velocità « Coppa A.V.M. » e « Trofeo Bresso ».

Le più belle macchine italiane, finalmente e per la prima volta tutte insieme — non mancavano infatti che « M 100 », « Fauvel », « Vizola » ed « S.21 ». proprio per citare tutte le disponibili — si sono trovate in volo, ma sfortunatamente è stato un volo poco più che planato e la competizione tra i loro piloti è sfumata con generale disappunto.

Disappunto solo in parte ammorbidito dalla piacevole sensazione derivata da una completa ed efficiente organizzazione amministrativa, di servizi, di linea e di assistenza.

Tan'è: davanti alla generale pioggia di mattoni alati (una sia pur debole ascendenza sarebbe stata pagata milioni...) la Commissione di Gara ed i concorrenti al completo non potevano, assai sportivamente del resto, che accettare la proposta avanzata dalla Direzione di Gara circa il rinvio della gara stessa alla successiva domenica 11 maggio.

Niente classifica allora, ma solamente impressioni.

Gli alianti erano tutti lustri e belli. « Eolo » e « Veltro », più degli altri, hanno avuto ammiratori in continuità. Si è sentito un commento circa il « Veltro », commento che sinteticamente dà alla macchina la maggior originalità in campo, sia architettonicamente che nella adozione di particolari, brillanti soluzioni costruttive.

Il torinese, così minuto ed affinato, rimpicciolisce ancor più di fronte alla magnifica mole del lombardo « Eolo », riportato, dopo una pesante riparazione, a tu per tu con alianti che ormai al confronto impallidiscono. La perfetta rifinitura riveste degnamente una macchina che ancora non ha fatto parlare di sé ma che non può tardare oltre a farlo.

Il milanese « Spillo », snellissimo, candido e lucente di polish, assai ben strumentato e con un VHF della IRIS di sicuro ausilio, è senz'altro il completamento di un terzetto che,

ravvicinato in gara, fa effettivamente una certa impressione.

Subito sotto, incalzante, l'« Urendo », come se volesse sparare qualche risultato di rilievo prima dell'uscita della nuova triplice versione con i flaps e con altre interessanti novità.

La policromia delle diciannove macchine allineate, serrate e incastrate come sul ponte di una portaerei (risultato principe se si tiene conto che la flotta nazionale conta cinquanta-sei alianti) era di grande effetto.

A parte il « mezzo rosso mezzo stucco » dell'AECD di Campari, appena riparato da una grave scassatura, lo spicco dei « gialloni » del C.P.V. sul verde nuovo della pista erbosa superava il bel contrasto dell'AEGB dei comaschi, grigio azzurro con alettoni rosa scuro e piano verticale grigio azzurro a scacchi rosa.

Gli otto alianti dell'A.V.M., avorio chiaro e timone di direzione rosso, sembravano in divisa estiva.

Le violente, abbondanti striscie bianco-rosse sul FOLQ di Zoli, tutti i numeri di gara in nero, i cappellini rosso fuoco del pilota e degli aiutanti torinesi, le tute bianche degli « starters » di pista facevano gola agli appassionati della fotografia a colori, bloccati nei recinti per il divieto rigoroso di attraversamento della pista trainatori.

Diciannove decolli, con sgancio sulla verticale della linea di partenza a settecento metri, in cinquantanove minuti, con quattro « Stinson L.5 » come rimorchiatori.

Con il secondo turno di partenze, trentasette decolli in totale, in due ore e venticinque minuti.

Larghezza della pista trainatori: trentacinque metri nel tratto più largo; della pista decolli: trenta metri; delle due piste atterraggi, complessivamente: centosessanta metri circa.

Non c'era da scialare ed il comportamento dei piloti trainatori e dei concorrenti è stato encomiabile; tale, insomma, da permettere agli « starters » di pista di... sopravvivere.

Il modenese Campari, che poteva essere ricordato nella nota policromica per essere il più abbronzato in volto — quasi negroide —,

ha fatto un recupero razzo, degno di menzione.

Partito in nona posizione alle 14.09 e buttatosi decisamente in circuito, tradito come tutti dalle condizioni pessime, non riusciva a rientrare in campo ed atterrava in un prato presso la Falck, a qualche chilometro di distanza da Bresso. Tempestivamente telefonava in aeroporto e con altrettanta tempestività partiva al suo recupero uno degli autocarri che, appositamente attrezzati da Gonalba, esimio Direttore dei Servizi, avrebbero dovuto appoggiare le operazioni dei cinque carrelli trasporto-alianti disponibili. Sempre alacrememente, Campari (ed aiutanti) smontava la macchina, la piazzava sull'automezzo, rientrava, montava, si presentava in linea alle 16.10: d'un fiato, ma esattamente in tempo per partire nuovamente, giusto all'ultimo decollo del secondo turno.

Esempio visto solamente un'altra volta, a Saint Yan, ai « mondiali » del '56.

Esempio doppiamente apprezzabile da chi ha provato, almeno una volta, a smontare e rimontare quel bestione che è il « Canguro ».

L'Aeronautica Militare ha dato, generosamente, man forte all'organizzazione della gara: tende, ambulanza, binocoli, transenne a centinaia, impianto di amplificazione, telefoni da campo, campagnole, autocarri, brande, coperte e compagnia bella. Il tutto manovrato abilmente dal Maggiore Pilota Balduin e dall'appassionato Maresciallo Bellero.

La sensibilità del Generale Pezzani circa i problemi dell'aviazione leggera è tale ed è così notoriamente apprezzata che un pubblico riconoscimento è solo formalità. Totalmente doverosa, in ogni caso, e non disgiunta dalla gratitudine dei volovelisti.

Il mago della preparazione e di gran parte delle operazioni è stato il Gonalba, meglio rintracciabile come il Felice. Il peso di una pressante, continua attività presso l'officina della Sezione Sperimentale di Volo a Vela dell'Aeroclub Volovelistico Milanese non è valso a sollevarlo dal grave e greve compito di preparare in sette giorni una macchina organizzativa che si è rivelata al collaudo — per molti come piacevole sorpresa — funzionante a dovere senza alcun bisogno di lubrificazioni d'emergenza.

Se non è stato molto difficile ottenere l'unanime consenso dei concorrenti al rinvio della

gara a ben sette giorni data, ciò si deve proprio al senso di sicurezza e di serietà penetrato nei piloti che avevano vissuto, chi per un sol giorno e chi per quattro, in clima di « tutto previsto ». Termiche escluse...

Il Generale Nannini, presente come sempre ai fatti volovelistici di rilievo, è stato paternamente buono, oltre che saggio interprete dell'Aero Club d'Italia, nel « facilitare economicamente » il rinvio della gara.

Poche parole, ma non ne occorrono di più per cantare la lirica della Lira.

Condizioni meteo così brutalmente negative hanno ovviamente abbattuto e dispiaciuto l'ottimo Rovesti. Come se fosse colpa sua! Il meteorologo può analizzare la qualità dei prodotti uscenti dai rubinetti termici, ma non certo quei rubinetti aprire.

Ci inchiniamo ed accettiamo il volere Supremo. Nutriamo però viva speranza che il nostro Rovesti avrà perchè lo merita appieno, il piacere di veder giornate migliori. Saremo i primi a dividere con lui la gioia.

Un'idea dell'aere maledetto di quel giorno si può avere sapendo che perfino il non smontabile Rasini, dopo i due suoi voli, sembrava bastonato. Il suo fonico vocabolario a fiume s'era rinsecchito completamente. Gli altri piloti placati dal bromuro, Rasini anestetizzato.

Fortunatamente aveva finito, giusto un paio d'ore prima, di accatastare la montagna del... monte premi.

Bravi tutti i volovelisti del 4 maggio: quelli che han portato in aria i « C d'argento » portoghesi, quelli che son partiti con gli « Asia-go », quelli dei paracadute da corsa, quello che ha ritrovato 15.000 lire di cavo nuovo nell'erba alta del fondo campo, quelli vicini e quelli lontani, quelli con speranza di gara e quelli con speranza soltanto di stare in aria. Bravi gli aiutanti, i commissari, i tabellisti. Bravissimi e metodici i piloti traineratori, guidati dall'Ercolino con cura pignolesca. Bravi, infine e soprattutto, quelli che nei lontani aeroporti di Forlì, Modena, Torino e Vergiate sono rimasti — a terra — ad attendere con fiducia che la loro macchina vicesse.

Per loro e per tutti quelli che hanno vissuto la non gara, verrà ancora la gara.

EGIDIO GALLI

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

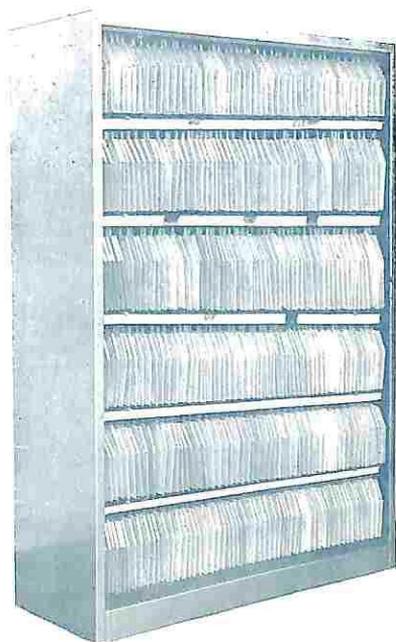


DOSI: 3 - 4 compresse ogni ora



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