



Volo a Vela

PERIODICO DEI VOLOVELISTI ITALIANI



Aeroclub Volovelistico Milanese

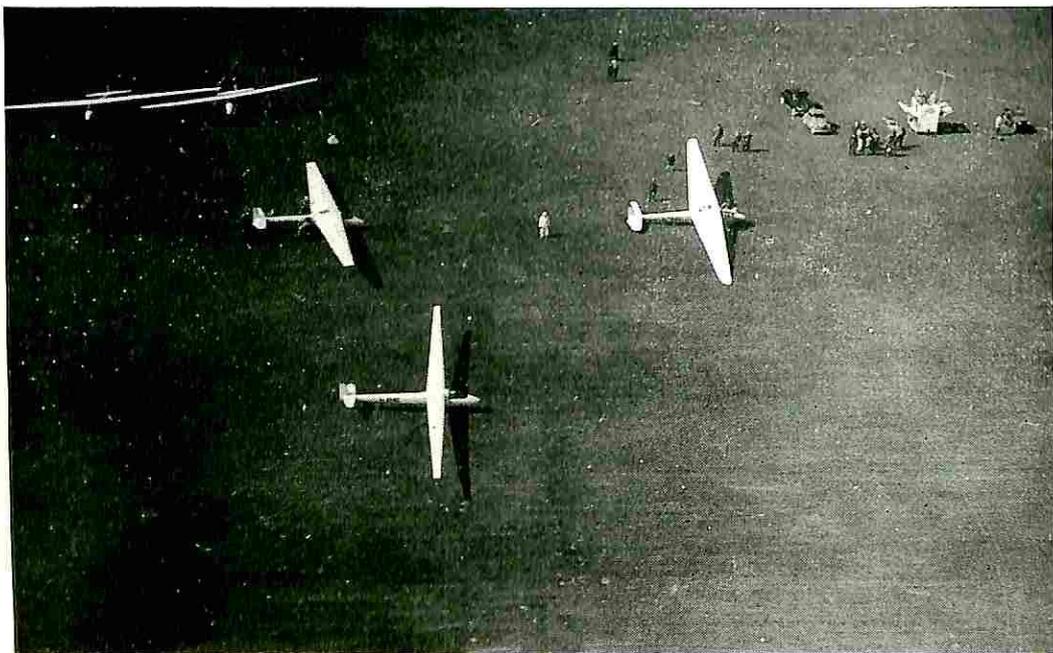


Foto Gc. Sabaini

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 11

Novembre 1958

COMITATO REDAZIONALE

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



Sede ed Amministrazione

Milano, Via Ugo Foscolo 3 - Tel. 872.477



Un numero L. 250 - Abbonamento annuo L. 1.200

Estero il doppio

Abbonamento sostenitore L. 2000

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

SOMMARIO

E. GALLI - Nazionali: 2 a 1	pag. 1
W. VERGANI - Ferrari vince il 2° «Trofeo Bonomi»	» 3
G. A. FERRARI - Trofeo Bonomi 1958	» 18
A. PRONZATI - I due terzi di Campionato Nazionale dell'Eolo	» 23
A. GHIORZO - Nazionali... e squadre	» 35
NOTIZIARIO	» 37
VITA DEI GRUPPI	» 42

In copertina: L'Urendo (foto Max Stucchi)

NAZIONALI: 2 A 1

Una delle più facili previsioni volovelistiche, facile non soltanto a farsi ma a verificarsi nella realtà, è indubbiamente quella che, in vigilia di «nazionale», dà per certi almeno un paio di primati migliorati o stabiliti nel corso delle prove della gara stessa.

Ciò si è verificato puntualmente tanto nel 1957 quanto nel 1958.

I nostri piloti non difettano di capacità: mancano loro — invece — i mezzi, sia finanziari e sia tecnici. Una volta all'anno, per una decina di giorni, quei mezzi sono disponibili in misura allettante e allora ci scappano i primati. Oltre, naturalmente, il successo di tutta la competizione nel suo assieme e nei diversi aspetti.

Dopo però due edizioni, chiuse con aperti successi globali ma con la denuncia, in parallelo, delle carenze che più caratterizzano il volo a vela ad iniziativa privata (o quasi), è doveroso indicare il pericolo insorgente.

Or è un anno, in questa stessa colonna, si fissava in numero di tre i punti scricchiolanti nel 1957. Controllando gli stessi punti al collaudo 1958, la partita si chiude con un netto 2 a 1 a favore dei punti non risolti.

Il successo 1958, quindi, soddisfa, conforta, entusiasma e premia l'organizzatore ed i partecipanti. Noi ci rendiamo appassionati portavoce del generale plauso, ma riteniamo doveroso insistere sui due punti negativi.

Assegnazione aliante. - E' una questione di coraggio: bisogna accettare solo iscrizioni di squadre rappresentanti Aero Clubs locali dotate di proprio aliante (sia pure di assegnazione). Risultati:

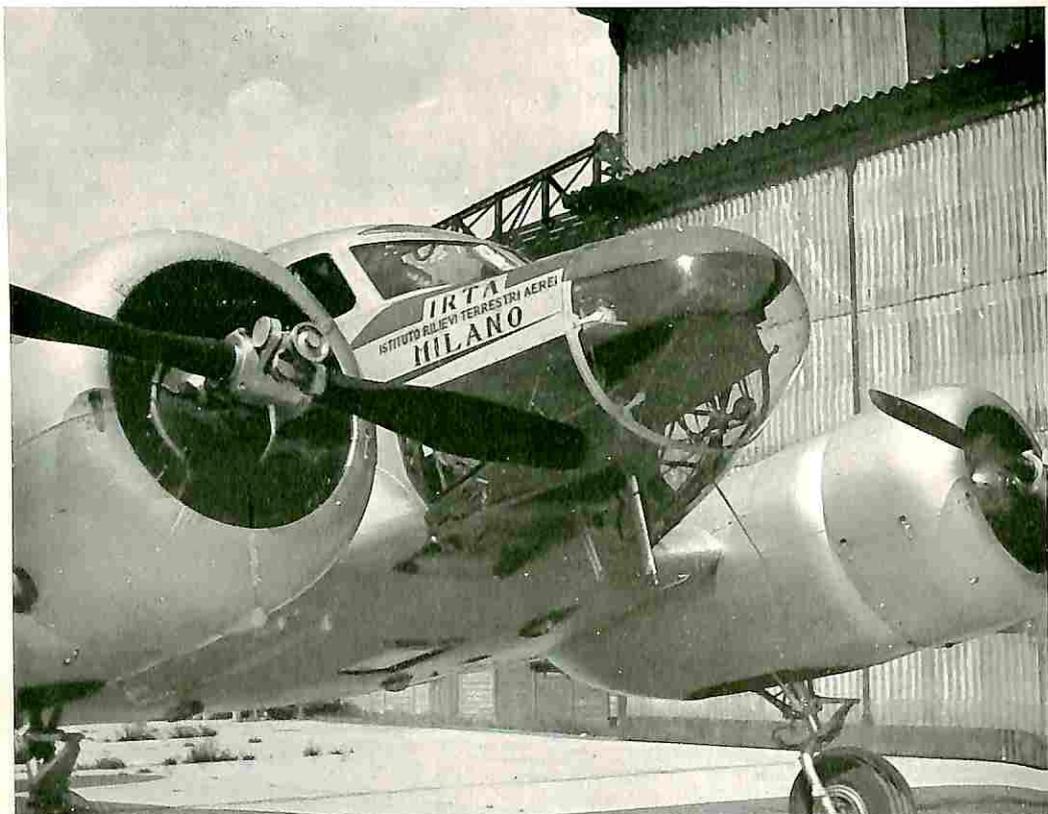
- miglioramento qualitativo della flotta (nuovi alianti),
- si lasciano al C.N.V.V. le ormai pochissime macchine didattiche allo stesso Centro indispensabili.

Recuperi. - E' altrettanto questione di coraggio accettare solo iscrizioni di squadre dotate di propri mezzi di recupero e porre pertanto tutti i concorrenti sullo stesso piano di disagio, scartando seccamente il recupero via aerea. Risultati:

- specializzare alla disciplina di gara dei veri volovelisti (autisti, aiutanti, assistenti radio),
- avere in gara vere squadre emanazione di Aero Clubs locali,
- eccitare, oltre che la formazione sportiva dei piloti come eminentemente s'è fatto sinora, le modeste forze volovelistiche in ordine all'arricchimento del patrimonio nazionale (auto, carrelli, radio).

Non si tema che la «nazionale» 1959 vada deserta. Si pubblici subito il regolamento rispettando i due punti chiave: vedremo in gara tutti i migliori: «Eolo», «Bonaventura», «Spillo», «Veltro», «Strale», «Ka2», «Ka6», «Ka7» e magari qualche «Urendo».

Egidio Galli



I. R. T. A.

ISTITUTO DI RILIEVI TERRESTRI ED AEREI

RILIEVI TOPOGRAFICI E STEREOFOTOGRAMMETRICI
DI PRECISIONE IN QUALSIASI SCALA PER

Impianti idroelettrici
Mappe catastali
Progetti di bonifiche e irrigazioni
Costruzioni ferroviarie e stradali
Tracciati per elettrodotti
Triangolazioni di precisione
Livellazioni
Piani quotati
Fotografie aeree panoramiche e planimetriche
Mosaici fotografici

MILANO - VIA BROGGI, 8 - TELEFONO 27.92.24

FERRARI VINCE IL II TROFEO BONOMI

E diviene campione di Volo a Vela 1958

di WALTER VERGANI

Quando questo numero della rivista uscirà, già altri periodici avranno annunciato le conclusioni della seconda Gara Nazionale Italiana, che quest'anno ci ha dato il primo Campione Italiano della storia del nostro Volo a Vela.

Altri avranno quindi parlato dei risultati, dei pregi, dei difetti dell'organizzazione, della preparazione e del valore di questo o quel pilota.

Noi desideriamo quindi dare soltanto, a tre mesi dalla conclusione delle gare, una cronaca dettagliata delle stesse, scritta da chi ha vissuto quei giorni da concorrente, e questo al fine di aiutare la diffusione di quella mentalità sportiva che deve darci le nuove leve di sportivi per l'avvenire. Niente di più che brani scritti dai principali protagonisti, e sostenuti dal riepilogo dettagliato di tutto lo svolgimento del Concorso Nazionale, che possa costituire archivio comune delle esperienze di singoli e materia di studio.

Prima di passare all'elenco dei concorrenti ed alla cronaca delle gare, vogliamo dare riconoscimento ai principali artefici della riuscita di questa competizione: dal Generale Nannini,

che l'ha disperatamente voluta e ripetuta pur nella nostra generale povertà di mezzi, a Rovesti, direttore del Centro Nazionale e meteorologo efficace e sicuro; a Ricotti, magistrale direttore di linea e, quest'anno, solo a sostenere il peso organizzativo ed il cardiopalma delle partenze e dei recuperi; al rag. Vitale, sommerso dai problemi logistici, ai trainer, efficienti e sempre pronti; a tutta la Commissione Sportiva, ai falegnami, motoristi, ai tecnici che hanno sovente confuso il giorno con la notte, ed infine ai « recuperatori », che infaticabilmente hanno dato per dodici giorni tutte le loro energie, sostituendo la volontà e lo spirito di sacrificio alla povertà dei mezzi.

E per ultimo vogliamo ringraziare coloro che hanno accettato di scrivere le loro impressioni entusiasti e veri sportivi che si sono sobbarcati una fatica supplementare nell'intento di rendere partecipi tutti gli appassionati velivolisti delle loro emozioni, gioie ed esperienze, per un migliore e sempre più cameratesco volo a vela.

All'ing. Ferrari, da queste righe, i più vivi complimenti ed auguri di sempre feconda attività sportiva.

ELENCO DEGLI ISCRITTI AL II TROFEO BONOMI

N° d'ordine	Cognome e Nome	Aero Club	N° di gara	Aliante
1	SILVA Giancarlo	Roma	6	« Canguro » I-AEIG
2	MORELLI Piero	Torino	21	« Canguro » I-AECS
3	CATTANEO Mario	Ae.V.M.	1	« Canguro » I-ADEH
4	VERGANI Walter	Ae.V.M.	7	« Canguro » I-AEID
5	MANTICA Umberto	C.P.V.	2	« Canguro » I-AECU
6	HOLZNER Norberto	Bolzano	5	« Passero » I-FOLA
7	FONGOLI Giuseppe	Rieti	13	« Passero » I-FOLE
8	VITELLI Renato	Centro	9	« Passero » I-FOLD
9	BRIGLIADORI Leonardo	Ae.V.M.	12	« Passero » I-FOLB
10	SENESI Piero	Firenze	3	« Canguro » I-AECQ
11	MORELLI Alberto	Torino	15	« Veltro » I-CVTB
12	CELLA Remo	Parma	16	« Canguro » I-AEIF
13	ZANETTI Amleto	C.P.V.	8	« Canguro » I-AECM
14	FANOLI Enrico	C.P.V.	11	« Cat 28 » I-KAKA
15	PRONZATI Attilio	Vergiate	10	« Eolo » I-BIGI
16	CAMPARI Lodovico	Modena	22	« Canguro » I-AEIE
17	FERRARI Guidantonio	Modena	20	« Canguro » I-AECD
18	ZOLI Angelo	Forlì	4	« Passero » I-FOLQ

Sirai

S. R. L.

SOC. ITALIANA REGOLATORI
AUTOMATICI INDUSTRIALI

MILANO

Via Sismondi 43-45 - Tel. 720.681 - 720.411

Everest

La gomma da cancellare
di qualità superiore
preferita dal tecnico



E' un prodotto delle
M. P. MATERIE PLASTICHE



Direzione vendite a Milano V.le Piave, 15

2 AGOSTO - PRIMA GIORNATA

*Velocità su meta prefissa e ritorno Rieti-Assisi,
km 148 complessivi.*

Contrariamente al solito, il tema della prima gara era già noto alla vigilia, essendo stato comunicato nel « briefing » generale che, onde guadagnare tempo, era stato indetto per la sera del 1° agosto. Si sarebbe trattato di una esatta ripetizione della prima prova dell'anno scorso: velocità sul percorso Rieti-Perugia (aeroporto) - Rieti, per complessivi km 156. Senonchè, in seguito ad alcune difficoltà prospettate nel corso della discussione sorta durante questo primo rapporto, tale percorso venne leggermente modificato nella riunione del mattino successivo, come vedremo più avanti.

Era infatti accaduto che, all'annuncio di questa prova, alcuni concorrenti chiedessero l'abolizione del limite di quota di sorvolo del pilone, inizialmente stabilito dalla Commissione Sportiva nella misura di metri 1000, adducendo il motivo che, essendo il pilone parecchio lontano dal Monte Subasio, da tale quota sarebbe stato oltremodo precario il riaggancio, come sembra avesse dimostrato il folto stuolo di alianti atterrati a Perugia nella precedente edizione. La discussione si protrasse alquanto, anche perchè si ripescò l'art. 7.8.2 del regolamento particolare, che obbligava al taglio del traguardo di partenza immediatamente dopo lo sgancio. Nelle gare di velocità, si osservò, il concorrente dovrebbe poter scegliere di sua iniziativa il momento della partenza; ma non disponendo delle adeguate apparecchiature, non sarebbe poi possibile il controllo della quota di passaggio del traguardo.

Così, dopo alcuni interventi, la maggioranza dei concorrenti accettò di lasciare come stava tale disposizione, mentre sul primo argomento la Commissione Sportiva, sentito il parere dei piloti intervenuti, si riservò di comunicare le sue decisioni al rapporto meteo del mattino successivo.

Il 2 agosto, alle ore 10,30, i concorrenti si radunarono nella saletta della palazzina, mentre gli aiutanti ed i mezzi dell'organizzazione provvedevano allo schieramento degli alianti. Il briefing venne onorato dalla presenza inaugurale del Gen. Pantanelli, Vicepresidente dell'Ae.C.I., dell'ing. Guagnellini, della Marchesa

Negrone, del Gen. Rampelli e del Col. Vosilla. Il Gen. Pantanelli e l'ing. Guagnellini pronunciarono brevi parole d'augurio, mentre successivamente il Gen. Nannini diede lettura del gradito telegramma che l'On. Caron, patrocinatore delle gare, aveva inviato ai volovelisti presenti: dopodichè la Commissione Sportiva, per bocca del Gen. Nannini, enunciò il suo verdetto: quota di sorvolo, libera; con invito ai concorrenti a tenersi ad altezze tali da non impedire l'individuazione da parte dei commissari a terra. Ammesso, come « pezza d'appoggio », il controllo fotografico. Percorso leggermente modificato onde facilitare la prova: pilone spostato ad Assisi, ai piedi del Subasio, con la conseguente riduzione a km 148 della distanza complessiva. Sgancio a 700 metri sul campo.

Le condizioni meteo denunciate da Rovesti si presentarono buone. Regime di brezze in superficie, aria calda e calma fino a 1500 metri sul campo, vento da E/NE di 10-20 km/h da quota 1500 a 3000, da E fino a 5000 con forza 30 km/h. Stabilità fino a 1000 metri, distruggibile dall'aumento della temperatura al suolo; instabilità nello strato superiore. Zero termico a 4200 metri, possibilità di formazioni cumuliformi a forte sviluppo verticale.

I « cumulisti » si fregavano le mani. Già la vigilia, durante gli allenamenti, un Cu-Congestus piazzato sul Terminillo aveva permesso qualche bella salita, fra cui, notevole, quella di Vitelli che, col suo fragile Passero, aveva raggiunto quota 5000. Attenzione tuttavia, aggiunse Rovesti, alla possibilità di degeneramento, che avrebbe potuto verificarsi attorno alle 17.

Alle 12 in punto il generale Pantanelli diede il via al primo aliante. Con intervallo di 2' i 17 alianti decollarono secondo l'ordine del numero di gara. Assente, il diciottesimo concorrente — Senesi di Firenze — che, durante il trasferimento effettuato la vigilia, dalla sua città era stato costretto con il trainatore ad un atterraggio fuori campo in ora ormai tarda e tale da rendere praticamente impossibile il suo recupero in tempo utile.

Dall'alto in basso:

Pronzati in attesa di decollare - Vergani Walter - Leonardo Briigliadori che ha brillantemente disputato la sua gara. (foto Tom).



Dei potenti termiconi situati vicino alla zona di sgancio resero facile l'aggancio a tutti i concorrenti: solo Cattaneo (deliberatamente), Holzner e Piero Morelli (piantata di motore in decollo) effettuarono la seconda partenza; in breve tutti, meno Campari, sparirono in direzione di Assisi.

Lungo la strada si trovarono i bei cumuli preannunciati da Rovesti; base 2200 metri, 2 metri/sec in volo a vista, 4 e 5 metri costanti, in nube. Vitelli, come si seppe la sera, raggiunse nuovamente i 5500 metri e trasformò la sua gara in una picchiata a 200 km/h, vincendo la prova a 63 km/h di media; Ferrari raggiunse anch'egli i 3300 ed il sottoscritto pure, fra Piediluco e Spoleto. L'aspetto dei cumuli si era fatto, nel frattempo, preoccupante con un notevole anticipo sull'ora prevista: partito fra gli ultimi, per la mancanza del regolamentare paracadute che giunse all'ultimo istante da Roma, già alle 14,30 avevo visto i cumuli addensarsi troppo fitti sulla rotta: ciò che mi spinse a non attardarmi troppo lasciando la nube a 3400 metri e con un bel + 4 metri al variometro, buttandomi con Assisi in prua a 130 km/h.



L'Eolo atterra dopo aver stabilito il primato nazionale di velocità su circuito triangolare di 200 km. (foto Ghiorzo).

Ma sul pilone, coperto da una densa cortina grigia, già cominciava a piovere; mentre alle spalle, la situazione peggiorava rapidamente. Coloro che giunsero ad Assisi con quota di un migliaio di metri furono costretti all'atterraggio nella zona, e questi furono Zanetti, Zoli, Mantica e Morelli Alberto; chi invece aveva qualche centinaio di metri in più, tentò di sfuggire alle discendenze ed alla pioggia che giungeva ora anche da Nord Est, spegnendo progressivamente le termiche sul percorso di ritorno.

Una pattuglia condotta da Ferrari, leggermente più alto, e composta da Fanoli, Silva, Brigiadori, Cella, Fongoli, Piero Morelli ed il sottoscritto, riuscì a raggiungere Foligno, perdendo progressivamente quota. Ferrari, avvantaggiato dalla sua maggiore altezza, proseguì; Silva, dopo aver riguadagnato una cinquantina di metri, pure proseguì radente alle montagne, abbandonando con 600 metri di altimetro la possibilità di un comodo atterraggio all'aeroporto di Foligno; Brigiadori trasformò la sua scarsa quota nella maggior distanza possibile ed atterrò più oltre; gli altri presero terra a Foligno.



Plinio Rovesti illustra le condizioni meteo durante il briefing precedente la prima gara. (foto Tom).

Ferrari e Silva, si seppe più tardi, riuscirono a tornare alla base superando un secondo sbarramento temporalesco, di cui riuscirono ad agganciare la parte ascendente e classificandosi al terzo e quarto posto con 49,2 e 48,9 km/h di media; Pronzati, oltrepassando con felice intuizione il pilone e ritornando da un'altra strada, riuscì anch'egli a chiudere il percorso con una media elevata (62,9 km/h) e classificandosi al secondo posto dietro Vitelli; Cattaneo, invece, dopo aver anch'egli proseguito oltre il pilone ed avere lungamente veleggiato nella zona di Perugia, fu visto passare sopra Foligno, parecchio tempo dopo l'atterraggio, dai suoi avversari e sembrò che, stante la sua forte quota, dovesse poter anch'egli concludere la prova; ma si seppe più tardi che era atterrato a Spoleto.

Holzner, perduta la rotta, atterrò non molto lontano da Rieti senza aver potuto raggiungere il pilone, e Campari infine, impossibilitato a resistere nel suo Canguro da dolori alla schiena, rinunciò a questa come alle prove successive, riatterrando dopo qualche tempo.

4 AGOSTO - SECONDA GIORNATA

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

Speso il giorno precedente per i recuperi degli alianti atterrati fuori campo, le gare ripresero il lunedì con un tema che rappresentava ancora la ripetizione di una prova del Trofeo Bonomi 1957 e questa volta senza variante.

La situazione meteorologica prevista dal buon Rovesti era favorevole. Un fronte freddo in lento movimento da N a SE interessava le regioni settentrionali, ma senza pregiudizio per l'Italia Centrale. Labilizzazione dello strato d'aria interessante, previsto con la temperatura di 35°, raggiungibile alle 11,30, e che avrebbe vinto la stabilità regnante al mattino fino a 1500 metri. Nessun vento fino a 1500; da SSW (200° circa) con velocità 5/10 nodi, fino a 2600 metri sul campo; da 2600 fino a 3400 metri, da 260° con 15/20 nodi; sopra, da 270° con 10 nodi. A 4300 metri, da 290° con 10 nodi, a 4600 da 330° con 20 nodi. Consigliabile una quota prudenziale superiore ai 1500 metri nelle prime ore. Probabile formazione di cumuli di non grande entità con base a 2300 metri sulla piana, superiore sui rilievi. Sviluppò massimo 3300/3500 metri



Dall'alto in basso:

Il « Coyote dell'Appennino » si riposa - Fongoli sul Passero e Piero Morelli sul suo Canguro - Mantica sorride soddisfatto alla fine delle gare (foto Tom).



Guidantonio Ferrari Campione Italiano di volo a vela 1958 attende di decollare per uno dei suoi brillanti voli. (foto Tom).

in pianura, prevedibile anche oltre i 5000 sui rilievi. Partenza, ore 11,30, con sgancio a 900 metri.

La giornata si conferma buona. Il viaggio si manifesta tranquillo per quasi tutti i concorrenti, che riescono a chiudere il circuito, ad eccezione di Fongoli e Cella che atterrano a Spoleto, quest'ultimo senza aver superato il primo vertice. Notevoli le medie di Pronzati, vincitore della prova a 58,874 di media, e che costituisce nuovo primato nazionale, e di Silva, secondo arrivato, che con i suoi 57,554 km/h supera anch'egli largamente il record precedente. Terzo Zoli, in 2h.05'58", quarto il regolarissimo Ferrari in 2h.17'33", quinto Holzner in 2h.18'18", sesto Alberto Morelli, in 2h.21'55", settimo Cattaneo, ottavo Mantica, entrambi in meno di due ore e mezza, poi Briigliadori, Zanetti, Piero Morelli e Fanoli con tempi inferiori alle 2h.45'. Infine Vitelli, in 3h.03'28", in gran parte spese a Poggio Bustone dove, dimentico delle raccomandazioni di Rovesti, era giunto troppo basso; ultimo il sottoscritto che, facendo confusione coi rilievi, le strade, ed immaginando un Sangemini molto più grosso, spese un quarto delle sue 3 ore 05'24" a veleggiare alla ricerca del dannato secondo vertice. Senesi e Campari, il primo per mancanza di allenamento, il secondo per i dolori alla schiena da cui era afflitto, si ritirarono dalla competi-

zione, riducendo così a sedici i partecipanti alle prove successive.

5 AGOSTO - TERZA GIORNATA

Distanza libera.

Rientrati Cella e Fongoli nella serata precedente, il giorno successivo alla prova di velocità sui 100 km tutti gli alianti ed i piloti erano presenti, in ordine i primi e riposati i secondi da un sonno regolare. Perciò, senza soste, il Campionato proseguiva.

Rapporto meteo alla solita ora. Tutti, sentendo qua e là voci di una probabile « banda prefissa » su Benevento, studiano le carte del sud di Rieti. Invece, con sorpresa, la Commissione comunica: distanza libera. La situazione meteo denunciata da Rovesti è di equilibrio stabile da 0 fino a 1400 metri sopra Rieti, distruggibile con 30° in superficie; instabilità sopra i 1400 metri, con possibilità di formazione di cumuli temporaleschi lungo i rilievi e fino a 5000 metri; in pianura pure prevista la formazione di cumuli con base a 1000 metri, al raggiungimento dei 34°5 di temperatura al suolo. Sollevamento convettivo, 2500 metri; sul versante adriatico cattive condizioni, aria molto umida, nebulosità a quota molto bassa. Venti: nel Centro-Settentrione, da NW-N-NE fino a 1500 m, da NW sopra tale quota; Centro-Meridione, venti deboli e variabili (regime di brezze) con tendenza da Sud eventualmente, fino a 1500 metri; sopra, da N-NW con massima intensità di 15/20 km a 3000 metri; a 5000 metri sull'Italia Centro-Meridionale, da 270° 20 km/h. Zero termico a 4/4500 metri. Ordine di partenza, quello inverso all'ordine di classifica; sgancio, 700 metri.

Da tale situazione meteo appariva sconsigliato volare verso nord, dovendo rimontare il vento, per cui tutti i concorrenti, questa volta, scelsero la strada del sud, lungo la catena appenninica. La giornata si confermò eccellente: un po' difficile nelle prime ore, confortata da strade di cumuli nel pieno pomeriggio. Ascendenze di discreta forza, possibilità di veleggiamento fino al crepuscolo.

Tranne Alberto Morelli, che seguì la strada del mare atterrando vicino a Paglieta (35 km più in giù di Pescara) e totalizzando 134 km, gli altri si posarono lungo la direttrice Rieti-Benevento: Silva, ad 82 km, poco oltre la conca del Fucino (Collelongo); Fongoli, idem.

a 91 km (Bisegna); il sottoscritto, a 106 km, poco oltre Sora; Zoli e Mantica, all'aeroporto di Aquino (126 km), Piero Morelli e Cella a Venafro (146 km), Vitelli ad Isernia (147 km), Fanoli ad Alife (181 km, presso Benevento), Cattaneo ad Amorosi (189 km), Zanetti a Montesarchio (209 km, a SE Benevento), Briigliadori a Benevento, Pronzati nel fiume Sarno, a 231 km, dove corse una brutta avventura, Holzner a Calvanico (N di Salerno, 244 km) e Ferrari, il vincitore della gara, a Frigento (40 km SE Benevento, totale 245 km percorsi).

Ferrari compì una gara molto prudente, volando sempre in quota e ponendo molta attenzione all'atterrabilità del terreno che sorvolava, sembra abbia rinunciato a qualche chilometro in più per non rischiare un atterraggio in una zona poco favorevole. Pronzati, che fino a qui aveva condotto una gara molto brillante (2942 punti realizzati su 3000 possibili), mancò, a causa della foschia, l'aeroporto di Pomigliano d'Arco e si trovò basso su una zona assolutamente inatterrabile per le fitte coltivazioni e case; si dovette decidere l'atterraggio sul greto del fiume, con seri danni alla macchina e rischiando seriamente di annegare. Holzner pure si trovò su un terreno inospitale e tentò un atterraggio in un campo sportivo, danneggiando in modo grave l'aliante.

Di coloro che hanno «bucato», Silva, se-

condo in classifica, fu la maggior sorpresa. Infilatosi in una valle a fondo cieco, non poté uscirne; mentre il sottoscritto fu costretto, da un grossolano errore, all'atterraggio in pieno pomeriggio e con i cumuli a portata di mano, e assistette allo spettacolo di un paio di alianti che passarono, altissimi, alcuni minuti dopo.

Interessante, per contro, le prove di Ferrari, vincitore, tranquillo e metodico, Pronzati, che in tre gare si era piazzato secondo, primo e terzo, Holzner, che aveva raggiunto Benevento a quasi sessanta km/h di media, e di Fanoli, che nel breve pomeriggio aveva compiuto un rilevante percorso col suo lentissimo Cat 28; eccellente la prova di Briigliadori, col Passero, sul quale non volava dal Trofeo Bonomi dell'anno scorso, e quella di Zanetti, che essendo alla sua prima esperienza con le montagne, dimostrò di sapersene servire evitando le loro micidiali discendenze.

L'avaria dell'aliante di Pronzati, che dopo la terza giornata capeggiava la classifica, fu un vero colpo per tutti i concorrenti che, al disopra dell'agonismo della gara, avevano a lungo ammirato la bella, pulita, perfetta macchina di Vergiate, una delle migliori e delle più sfortunate; e maggiormente colpito fu il nostro buon pilota, che vedeva sfumare quella possibilità di affermazione per la quale lunghi preparativi erano stati fatti ed alla quale Pronzati teneva in particolar modo, per ricompen-



Lo schieramento degli alianti alla partenza della terza prova. (foto Bernardinetti - Rieti).

sare i lunghi sacrifici che l'Eolo era costato nella sua travagliata e contrastata messa a punto. Una sorte matrigna, soprattutto per Pronzati, che aveva sempre condotto la gara in modo prudente; ed anche per il giovane Holzner che pagava un fin troppo pesante tributo all'esperienza ed alla sua giovanile foga.

8 AGOSTO - QUARTA GIORNATA

Corsa su meta prefissa Rieti-Castiglione del Lago, km 103.

La carenza di carrelli, particolarmente sentita dai piloti degli alianti del Centro Nazionale, suggerì all'organizzazione un programma di ammassamento degli alianti agli aeroporti di Aquino e Capua, da dove in gran parte ritornarono a traino aereo. Per questa ragione i recuperi richiesero due giorni di lavoro, per cui la quarta giornata di gara si ebbe solo all'8 agosto. In questo frattempo Pronzati e la sua squadra, ripresisi immediatamente d'animo dopo il brutto colpo subito, lavoravano alacremente giorno e notte alla riparazione dell'Eolo, cui sovrintendeva l'Ing. Bruni, progettista della macchina, appositamente giunto da Vergiate.

Il mattino di quel venerdì la situazione meteo si annunciava poco chiara, per la presenza di un fronte sulle regioni Centro-settentrionali che si spostava verso E-SE, e per la forte nuvolosità con base molto bassa esistente sui rilievi appenninici a sud di Rieti, e tale da rendere sconsigliabile l'avventurarsi in quella direzione. Ripetuti appelli alla prudenza venivano quella mattina lanciati dal Servizio Meteo dell'Aeronautica.

La direzione del vento sulla verticale di Rieti era da 260°/270° con forza 20/35 nodi da zero a 6000 metri; copertura, 3/8 alle 11, in aumento; zero termico a 3200/3500 metri. Cumuli sulla piana reatina con base a 900 metri, leggermente più alti sui rilievi. Massa in superficie umida ed instabile, con diminuzione dell'instabilità con la quota, e possibilità di formazione di nubi a sviluppo fino ad 8000 metri.

A nord, essendo il fronte già passato, la situazione si presentava leggermente migliore, per quanto soffiasse un vento deciso da Nord fino a 1500 metri con intensità 10/15 nodi, e da Ovest oltre i 1500 metri.

Il tema della giornata fu fissato in una corsa sul percorso Rieti-Castiglione del Lago, di km 103, e tale prova venne determinata in omaggio alla prudenza, che sconsigliava i voli verso sud, e che fidava sulla scarsa forza del vento, che i piloti avrebbero avuto a sfavore.

I decolli si effettuarono secondo l'ordine dettato dalla classifica. Poco prima della partenza, si poté constatare come al sud la situazione fosse in netto miglioramento, mentre al nord accadeva il contrario. Gli ultimi dati diffusi per altoparlante da Rovesti furono i seguenti:

a Perugia: vento da 270° 3 nodi, 3/8 Cu base 1500 metri dal suolo;

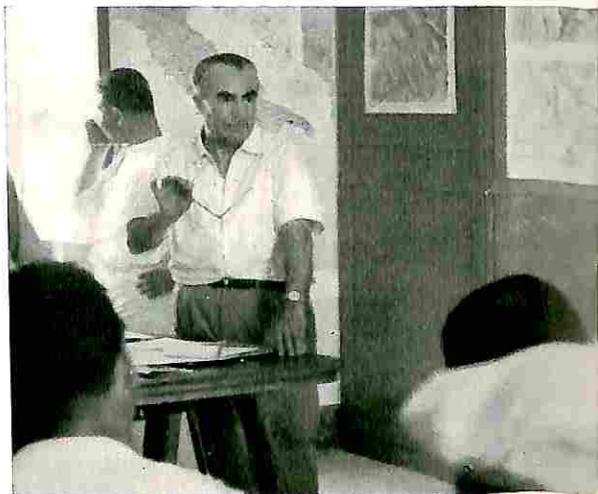
Terminillo: vento da Nord 9 nodi, copertura 7/8 a 90 m. dall'osservatorio;

Arezzo: vento da NE 7 nodi, 3/8 Cu base 900 m;

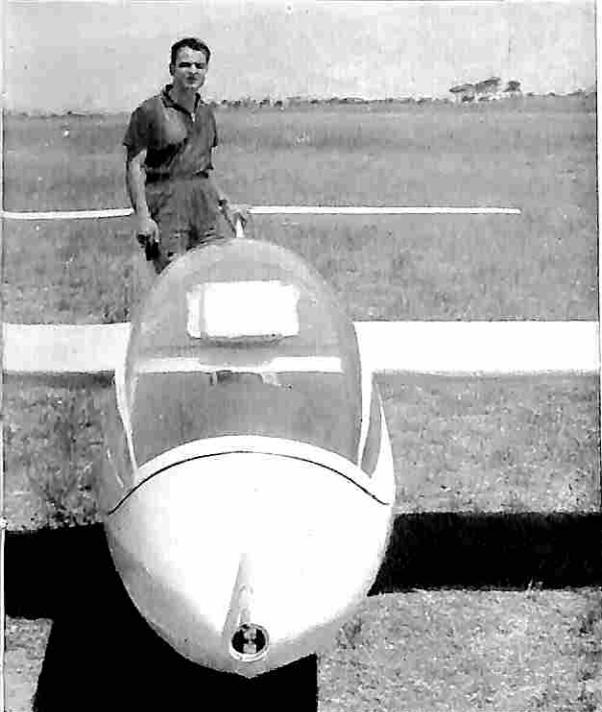
Radicefani: vento da NW 8 nodi, 2/8 Cu base 750 (stazione posta a 900 m. s.l.m.);

Monte Urbino: vento da NE 2 nodi, 3/8 Cu base 1200 (staz. ad 800 m. s.l.m.).

La quota di sgancio, fissata a 600 metri, costrinse i piloti ad un duro lavoro. Poco dopo i decolli, il vento rinforzò parecchio, giungendo a raffiche di 30 km/h e mantenendo costantemente la provenienza da NW, cosicché i piloti se lo trovarono nettamente contrario.



Il generale Umberto Nannini, instancabile ed appassionato animatore dei Campionati, durante il briefing. (foto Tom).



Alberto Morelli progettista e pilota del Veltro col suo aliante. (foto Tom).

Coloro che volavano sugli apparecchi più lenti si trovarono più svantaggiati, perchè le termiche erano molto oblique, e lo scostamento in direzione opposta a quella da seguire era notevole. Cosicché rimontando il vento, spesso si ritrovavano allo stesso punto da cui erano partiti, con la stessa quota iniziale.

Nessuno raggiunse la meta.

La prestazione del vincitore, Zanetti, con 71 km, di Vitelli, secondo con 67 km, Mantica, Silva e Cattaneo, con 57, 55, 53 km. Morelli A., Ferrari, Morelli P., con 45, 44, 34 km rispettivamente, sono rimarchevoli nelle condizioni in cui sono state ottenute. Fongoli atterrò a 10 km da Rieti, e si ebbe ugualmente 140 punti; Briigliadori atterrò a 7 km ed ebbe 98 punti. Zoli, Cella, Fanoli ed il sottoscritto rientrarono a Rieti.

Le strade seguite dai concorrenti furono due: una, quella di Zanetti, Vitelli e Mantica, fu una dura lotta sui rilievi ad ovest di Rieti, sui quali si ergeva qualche tormentato cumulo; gli altri puntarono su Poggio Bustone da dove con molta difficoltà partirono verso Terni. Quasi tutti poterono riprendere quota su questa città e quindi effettuare la planata finale.

La classifica generale subì un notevole sconvolgimento. La mancata partenza di Pronzati lo fece scendere dal primo al quinto posto; Vitelli scavalcò Silva e si piazzò al secondo posto a 170 punti da Ferrari; Zanetti passò dal settimo al quarto posto, immediatamente dopo Silva ed a 34 punti; Briigliadori passò dal 5° al 10° posto, Holzner dal 9° al 12°, Zoli dal 10° al 13°. Morelli Piero, Alberto e Mantica si superarono l'un l'altro e salirono alla 7°, 8°, 9° posizione.

Una gara che in complesso lasciò qualche scostamento, e che, pur senza togliere alcun merito ai migliori di quel giorno veramente poco favorevole, può forse aver alterato la classifica.

Va comunque dato atto alla Commissione Sportiva che il peggioramento delle condizioni fu rapido ed imprevedibile: alle 9,30 di quel giorno il sottoscritto, in volo di prova apparecchio, aveva veleggiato tranquillamente senza il minimo disturbo da 350 a 700 metri e nulla lasciava prevedere che nel giro di tre ore il vento si levasse con quella forza. Considerando l'obbligatorietà di una prova in sfavore di vento, sarebbe stato peraltro più saggio rimandare al giorno successivo la quarta gara.

9 AGOSTO - QUINTA GIORNATA

Distanza su banda prefissa Rieti-Benevento

In virtù delle limitate distanze percorse, tutti gli alianti hanno potuto rientrare a Rieti nella stessa serata ad eccezione di quello di Cattaneo che, recuperato ultimo, rientra alle 7 del mattino. Cattaneo non fa in tempo a toccare il letto, che subito viene chiamato per il briefing meteo: è giornata di gara, il Campionato prosegue senza soste.

Tema, distanza su banda prefissa. Partenza prevista per le 12,30, sgancio a 700 metri sulla periferia Nord della città di Rieti.

Situazione meteo: regime di alte pressioni livellate sulla piana reatina, per cui venti deboli e variabili (brezze) fino a 1000 m sul suolo. Venti: su Rieti da NE 20 km/h a 1000 m, da N-NE 30 km/h da 1700 a 2300, da N-NW 35/40 km/h oltre i 2300 m, con velocità che aumenta progressivamente mantenendo costante la direzione. Dal suolo a 850 isoterma che verrà distrutta col raggiungimento della temperatura di 26° al suolo (ore



Dall'alto in basso:
Giancarlo Silva dell'Aero Club di Roma - Renato Vitelli del CNVV - Il sorriso soddisfatto di Fanoli il cui posto in classifica, considerando l'aliante usato, indica una buona preparazione volovelistica. (foto Tom).

11). Da 850 m a 2000 m gradiente 0,6 (stabile); da 2000 a 3000 gradiente quasi adiabatico; a 2500 piccola inversione termica, più

su gradiente stabile. Per la labilizzazione dell'atmosfera fino a 1200 metri occorreranno 28° in superficie, e 32° perchè le condizioni siano « fumanti ». Ma questo limite difficilmente verrà raggiunto in pianura. Possibilità di formazioni cumuliformi sui rilievi, con basi a circa 2200 m variabili con l'altezza del pendio. Zero termico a 3500 s.l.m.

Decollati, tutti i concorrenti meno Ferrari prendono la via del sud sfruttando le normali correnti termodinamiche. Il nostro Campione invece indugia sul Terminillo e sulle montagne circostanti l'aeroporto, in cerca dell'onda, preannunciata dall'intensità ed uniformità di direzione del vento. Più tardi, constatando l'assenza di questa sua grande alleata, anch'egli prenderà la via coi mezzi normali, ma avrà poco tempo a disposizione per realizzare un lungo percorso.

La giornata non è disprezzabile, anche se tutto il volo si compie in termica secca. Si trovano ottime ascendenze anche se di valore relativamente modesto (1,50 m/sec). Brigliadori e Vitelli raggiungono ed oltrepassano Benevento, anche se di qualche chilometro soltanto, e si aggiudicano il primo e secondo posto con km 217 e 216 terzo è Silva, che pure raggiunge Benevento, totalizzando 208 km. Segue poi in gruppo il CPV di Milano coi suoi tre piloti: Zanetti, con 189 km, Mantica e Fanoli con 185 km, tutti atterrati nella stessa zona; poi Zoli con 156 km, Ferrari con 148 e Cella con 111; il sottoscritto, con 84 km, ottenuti cacciandosi nella stessa valle che mise a terra Silva nella prova di distanza libera, e nella quale polverizzai in pochissimi minuti i miei 2200 metri di quota; infine Morelli Alberto con 73 km, Cattaneo con 45 (frutto della precedente notte insonne) e Morelli Piero con 75 km percorsi fuori rotta, che gli valsero la riduzione a 30 effettivi ai fini della classifica. Fongoli rinunciò alla prova e riatterrò a Rieti.

La classifica dopo la quinta gara vede un altro sovvertimento. Vitelli assume il comando superando Ferrari. Mantica passa dal 7° al 5° posto, strappandolo a Pronzati che, non avendo potuto partire nemmeno per questa prova, scade all'8° posto. Brigliadori risale dal 10° al 6° posto, togliendolo a Cattaneo che passa al 7°; Fanoli passa dall'11° al 9°, mentre Morelli Alberto scade dall'8° al 10°. Pure il fratello Piero dal 9° al 12°.

11 AGOSTO - SESTA GIORNATA

*Velocità su circuito triangolare 204 km.
Rieti-Gran Sasso (Stazione Funivia)-Foligno-
Rieti.*

La giornata del 10 agosto viene spesa in riposo e nei recuperi degli alianti. Verso sera, una bella sorpresa: la prova dell'Eolo, ritornato alla luce dopo 5 giorni di ininterrotto, massacrante ed ansioso lavoro. L'ala riparata, la fusoliera rabberciata, la cappottina rifatta come si poteva, ma comunque, tutto funzionante a dovere. Un miracolo della volontà, dello spirito di sacrificio, della passione di questi ragazzi di Vergiate che formano un tutto unico, un corpo solo fra essi, il pilota, il progettista. Un volo davvero commovente, la realizzazione di un'impresa che i più avrebbero certamente scoraggiato, decidendoli a desistere.

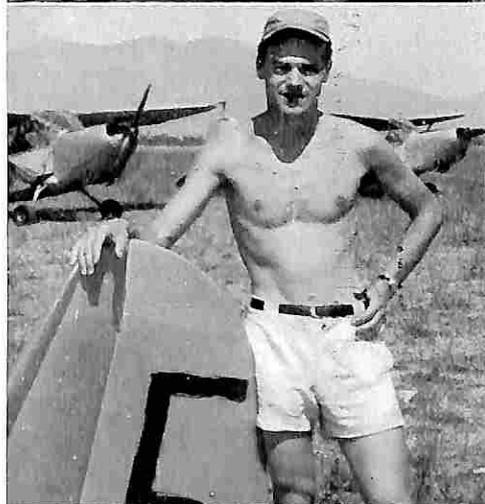
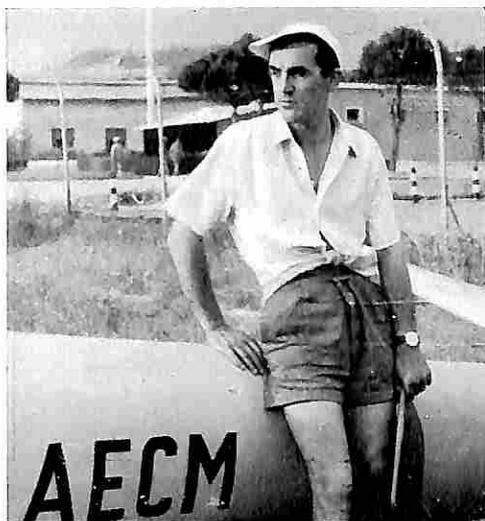
I presenti tirano tutti un grosso respiro; un respiro che il giorno dopo diventerà un urràh! quando l'Eolo, nuovamente vittorioso, ripagherà quest'altra vittoria, e questo nuovo primato, i sacrifici dei suoi ragazzi.

Assente, purtroppo, sarà invece Cella, che avendo riportato un'avaria alle ordinate del suo Canguro, non potrà prendere il via alla sesta gara.

Ecco infine l'ultima giornata, quella che già si presentava fosse dedicata al fatidico triangolo dei 200 km di cui si era già visto tracciato e fotografie nella sala del briefing. E' una prova eccitante, ma che incute rispetto: il tempo a disposizione non è molto, e 200 km sono molti.

Modificato leggermente in quella che era la prima impostazione, il circuito viene definito dai vertici di Rieti, Stazione della funivia del Gran Sasso, Foligno campo sportivo. Il primo lato è di 57 km, il secondo di 90,7 km, il terzo di 60,4 km. Il senso di percorrenza è ovviamente quello antiorario. Il vincitore della prova, se conclusa, sarà anche primatista nazionale della specialità, non essendo mai stato percorso in Italia un circuito di 200 km.

La situazione meteo era la seguente: regime di alte pressioni quasi livellate, quindi assenza di vento in superficie. Campo ciclonico su tutta l'Italia Centrale a tutte le quote. Il regime di brezze derivante dalla situazione di alte pressioni livellate, persistente fino a 3000; più in alto, vento da N-NW. A 7000 metri



Sopra Amleto Zanetti brillante secondo classificato -
Sotto: Holzner lo stacanovista del volo a vela italiano.
(foto Tom).

vento da 270° 30 nodi.

Sulla piana reatina, inversione dal suolo fino a 850 metri, distruggibile da una temperatura al suolo di 30° raggiungibile alle 11,30. Situazione simile a quella dei giorni precedenti. Scarsa umidità. Possibilità di veleggiamento con appoggio orografico; nessuna formazione di cumuli ad eccezione che nella zona attorno al primo vertice (Gran Sasso) per effetto dell'arrivo di aria umida dall'Adriatico. Gradiente 0,6, possibilità di veleggiamento previste fino alle 17,30 circa.



Il generale Nannini con alcuni concorrenti. (foto Ghiorzo).

Decollo alle ore 13, sgancio ad 800 m.; larghezza della banda, km 8+8 come nelle gare precedenti. Partenza secondo l'ordine della classifica generale.

Con un lieve ritardo, avvengono i decolli. Ciò che assilla un poco i concorrenti è la limitatezza del tempo a disposizione per effettuare il circuito. In breve tutti i concorrenti sono sul Terminillo. Vitelli e Silva, con irruenza, si buttano a capofitto sottovento alla montagna in direzione del Gran Sasso. Ma la loro imprudenza costerà cara: infatti dopo 17 km il primo, e 32 il secondo, saranno costretti all'atterraggio, che costerà loro il primo ed il terzo posto nella classifica finale.



Vergani, Silva, Brigliadori L. e Campari si scambiano impressioni sulle gare. (foto Tom).

Gli altri, con Ferrari, più prudenti, fanno maggior quota possibile sul Terminillo, dopodiché si lanciano sul primo lato del triangolo. Arrivato per ultimo, dopo aver fatto i 1800 metri, mi butto anch'io verso il Gran Sasso, sfruttando prudentemente tutte le ascendenze che trovo durante il tragitto. Raggiungo così abbastanza tranquillamente ed a quota 2200 il Gran Sasso, dopo aver superato una tremenda discesa di 4 m/sec. Qui si apre una visione veramente suggestiva: il Gran Sasso nella sua imponenza, dominato da un vasto cumulo. Al di là della montagna, in fondo, il mare; in cima al colosso, come uno sciame d'api, un nugolo di alianti. Vedo distintamente il Canguro di Ferrari, il Passero di Brigliadori, l'Eolo, il Canguro di Zanetti. Con me, il Canguro di Cattaneo; più basso, il Vetro ed il Cat 28. Sotto il cumulo, oltre 4 metri al secondo di salita: in breve sono anch'io a 3200 metri di altimetro (3600 assoluti). Il resto, per me, è una serie di errori: un lungo veleggiare, dopo aver perso quota, nel tentativo di entrare in cumulo ed iniziare con buona scorta la marcia verso il sole che rapidamente si abbassa all'orizzonte, gettando ombra sui pendii che dovrò incontrare. Le condizioni scemano, il cumulo sul Gran Sasso si abbassa fino a coprirne le punte. In queste condizioni non si può più entrare in nube ed io ho perso quasi un'ora inutilmente. Vado a veleggiare sul M. Gorzano, rifaccio quota, mi butto sul Pizzuto, ma ormai è tardi. Gli altri, più veloci, saranno probabilmente quasi al secondo vertice, ormai al di fuori della selva di montagne in ombra che mi racchiudono ora come in una gabbia, dalla quale non potrò più uscire. Una lunga manovra di aggiramento mi riporta indietro, ancora sul primo lato del triangolo, dove finirò per atterrare a 650 metri di quota di altimetro, oltre 1000 assoluti.

Gli altri concorrenti, invece, partiti tempestivamente, raggiungono il Monte Gorzano, che col Pizzo di Sevo forma un'ottima catena di altezza superiore ai 2400 metri e ben orientata rispetto al sole; lì fanno della termodynamica, sfruttando un cumuletto ed arrivano a 3400 metri. Un gruppo si butta su Coscerno (15-20 km ad Est di Spoleto), altri puntano direttamente su Trevi, dopo aver fatto un traversone di una settantina di km, sfruttando varie termichette incontrate lungo il cammino; e riescono a passare sulla piana di Spoleto e

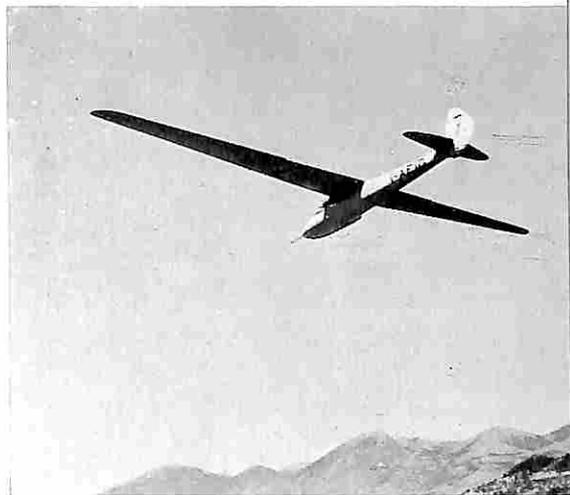
Foligno, sul versante illuminato dal sole.

Fatto il secondo pilone. Zanetti atterrerà nei pressi di Foligno; Ferrari, Morelli Alberto e Cattaneo si poseranno sulla piazza d'armi di Spoleto, a 40 km da Rieti; mentre Pronzati, Briadori e Mantica riusciranno a giungere al traguardo di arrivo. Media del vincitore, e record nazionale, 46.476 km/h; media Briadori e Mantica, 41.523 e 39.547 km/h rispettivamente. Purtroppo una nuova avaria sarà il passivo della giornata: quella del Passero di Zoli che danneggia l'aliante in atterraggio.

Per effetto della mediocre prova di Silva e Vitelli la classifica avrà un ulteriore e definitivo rivolgimento. Ferrari, passando al primo posto, vince la seconda edizione del Trofeo Bonomi ed il titolo di Campione Italiano di Volo a Vela 1958; Vitelli passa al quarto posto, Silva al sesto; il secondo posto verrà preso da Zanetti, il terzo da Mantica, il quinto da Briadori Leonardo.

CONCLUSIONE

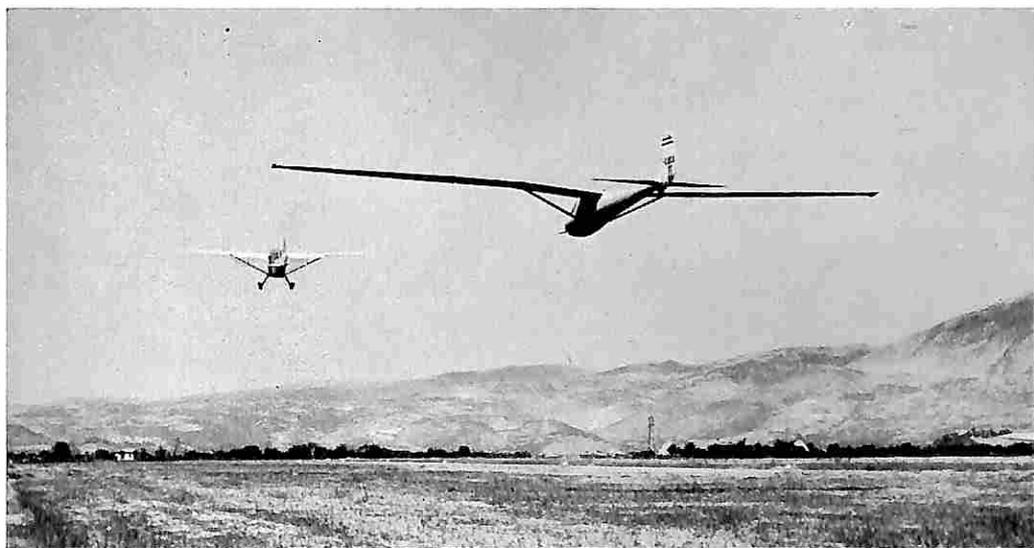
Tecnicamente, si è riscontrato in questo 2° Trofeo Bonomi un progresso: che non è ancora totalmente di mezzi, se si eccettua l'organizzatissima squadra dell'Eolo, quella di Ferrari, di Campari e di Alberto Morelli, ma soprattutto di uomini. Se si prescinde da Ferrari, la cui preparazione è nota, negli altri



Il Canguro di Vergani in volo. (foto Bernardinetti - Rieti).

si sono avute prestazioni di rilievo con una certa continuità, ed il ritmo della competizione è sempre stato sostenuto.

Sportivamente, la vittoria di Ferrari è non solo meritata, data la classe e la preparazione del pilota, ma anche ineccepibile. Ferrari ha vinto pur essendo davvero un uomo che rinuncia ad una prestazione migliore in favore della sicurezza. E' quindi giusto che questo elemento sia entrato nella classifica finale: con



Il CATT 28 I-KAKA, ultimo superstite di un'onorevole stirpe, decolla a traino. (foto Bernardinetti - Rieti).

RISULTATI PARZIALI DI OGNI PROVA E CLASSIFICA

N.	Concorrente	I Prova		II Prova				III Prova			
		Punteg.	Classif.	Risultati della prova		Classifica generale		Risultati della prova		Classifica generale	
				Punteg.	Classif.	Punteg.	Posiz.	Punteg.	Classif.	Punteg.	Posiz.
1	FERRARI G.A.	949	3°	809	4°	1758	3°	1600	1°	2758	2°
2	ZANETTI A.	403	12°	740	10°	1143	12°	853	5°	1996	7°
3	MANTICA U.	382	14°	762	8°	1144	11°	514	12°	1658	13°
4	VITELLI R.	1000	1°	662	13°	1662	4°	600	8°	2262	4°
5	BRIGLIADORI L.	531	6°	751	9°	1282	6°	864	4°	2146	5°
6	SILVA G.	947	4°	982	2°	1929	2°	335	16°	2264	3°
7	PRONZATI A.	999	2°	1000	1°	1999	1°	943	3°	2942	1°
8	CATTANEO M.	563	5°	777	7°	1340	5°	771	6°	2111	6°
9	MORELLI A.	382	13°	791	6°	1173	8°	547	11°	1720	12°
10	FANOLI E.	460	7°	714	12°	1174	9°	739	7°	1913	8°
11	ZOLI A.	403	12°	863	3°	1266	7°	514	12°	1780	10°
12	MORELLI P.	460	7°	722	11°	1182	8°	596	9°	1778	11°
13	VERGANI W.	460	7°	658	14°	1118	13°	433	14°	1551	14°
14	HOLZNER N.	28	16°	804	5°	832	14°	996	2°	1828	9°
15	CELLA R.	460	7°	87	16°	547	16°	596	9°	1143	15°
16	FONGOLI G.	460	7°	105	15°	565	15°	371	15°	936	16°

Ferrari, il fattore fortuna gioca molto meno perchè egli rischia meno.

Con questo non si vuol dire che l'incidente di Pronzati sia meritato: tutt'altro; Pronzati, e l'Eolo, sono i vincitori morali della gara. Infatti è ben difficile, visto lo standard di prestazioni di questo pilota e di questa macchina, che in due prove egli potesse realizzare meno di 750 punti complessivamente, se l'incidente non lo avesse tolto da due gare. Il suo record, 3942 punti conseguiti su 4000 possibili, è destinato a rimanere lungo tempo imbattuto e testimonia dell'alto grado di efficienza della macchina e dell'uomo. Il conto è quindi ancora aperto, e le somme si potranno tirare solo l'anno prossimo, se avremo ancora la possibilità di un confronto diretto, confronto che peraltro, come in ogni competizione simile, riguarderà non tanto i singoli piloti, ma piuttosto le diverse unioni fra l'uomo e la macchina.

Degli altri dobbiamo dire che gli errori si pagano cari: e tanto più quanto maggiormente sostenuto è il ritmo della gara. Silva e Vitelli hanno perso buoni piazzamenti con uno o due errori ciascuno: nei loro confronti, la tattica prudentiale di Ferrari si è rivelata più efficace. La condotta regolare ha inoltre portato ai posti d'onore Zanetti e Mantica:

due vecchi piloti di volo a vela, ma nuovi, specialmente il primo, al volo in montagna e non certo, come tutti gli altri del resto, delle vecchie volpi in fatto di gare. Il loro piazzamento alle spalle di un pilota esperto come Ferrari, con scarto di punti non eccessivo, è da considerarsi notevole. Sempre alto, in complesso il rendimento di Leonardo Brigliadori, al quale ha nuociuto in modo eccessivo il cattivo piazzamento nella famosa giornata del volo contro-vento. Discreto, infine il piazzamento di Cattaneo, al quale pure ha giocato in sfavore la quinta gara, da egli disputata in condizioni di svantaggio rispetto agli altri; e di Alberto Morelli, pure egli a corto di energie e di allenamento.

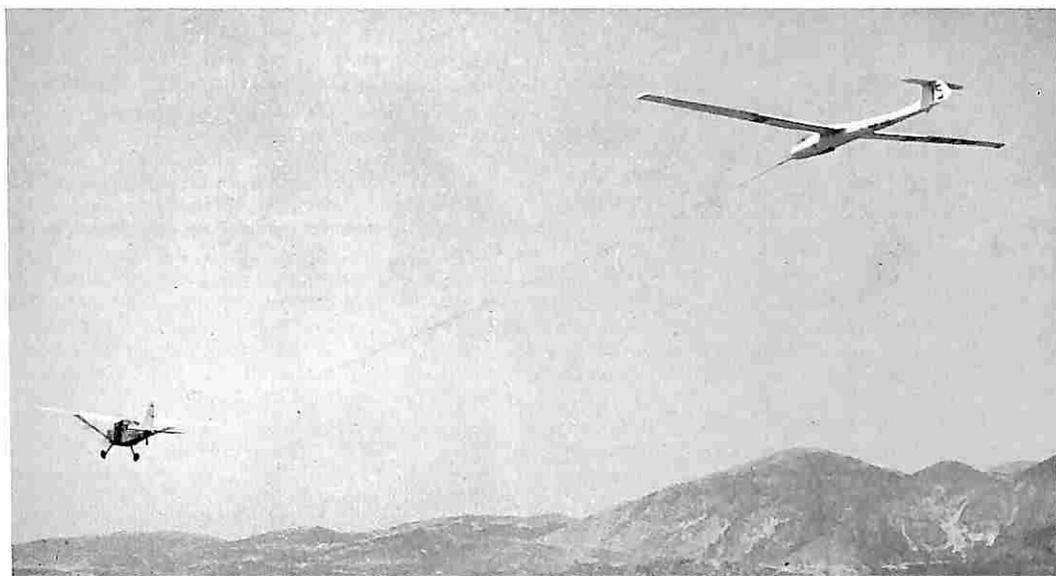
Fanoli, col Cat 28, ha reso bene: non si dimentichi che è una macchina lenta ed antica, e soprattutto non di tutto riposo negli atterraggi fuori campo. La sua prestazione si può senz'altro considerare buona.

Ci auguriamo pertanto di rivedere al prossimo anno una più folta schiera di partecipanti al Terzo Trofeo Bonomi, ed una minor intromissione dell'elemento... sfortuna che in questa edizione ha apportato tare, a parer mio, un tantino eccessive.

WALTER VERGANI

FINALE DEL 2° CAMPIONATO DI VOLO A VELA ITALIANO

IV Prova				V Prova				VI Prova			
Risultati della prova		Classifica generale		Risultati della prova		Classifica generale		Risultati della prova		Classifica finale	
Punteg.	Classif.	Punteg.	Posiz.	Punteg.	Classif.	Punteg.	Posiz.	Punteg.	Classif.	Punteg.	Posiz.
619	7°	3377	1°	682	8°	4059	2°	639	4°	4698	1°
1000	1°	2996	4°	871	4°	3867	4°	616	7°	4483	2°
802	3°	2460	7°	852	5°	3312	5°	968	3°	4280	3°
943	2°	3205	2°	995	2°	4200	1°	65	14°	4265	4°
98	10°	2244	10°	1000	1°	3244	6°	977	2°	4221	5°
774	4°	3033	3°	958	3°	3996	3°	123	13°	4119	6°
—	—	2942	5°	—	—	2942	8°	1000	1°	3942	7°
746	5°	2857	6°	207	12°	3064	7°	639	4°	3703	8°
633	6°	2353	8°	336	11°	2689	10°	639	4°	3328	9°
—	11°	1913	11°	852	5°	2765	9°	381	9°	3146	10°
—	11°	1780	13°	719	7°	2499	11°	354	10°	2853	11°
478	8°	2256	9°	138	13°	2394	12°	416	8°	2810	12°
—	11°	1551	14°	387	10°	1938	13°	243	11°	2181	13°
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1828	14°
—	—	1143	15°	511	9°	1654	15°	—	—	1654	15°
140	9°	1076	16°	—	—	1076	16°	196	12°	1272	16°



Il Veltro a traino. (foto Bernardinetti - Rieti).

Pubblichiamo nelle pagine seguenti i racconti e le impressioni sulle gare di due concorrenti che hanno avuto una condotta di gara tra le più interessanti. Siamo certi che queste impressioni saranno gradite ai nostri lettori per la personalità degli scriventi e per l'esperienza che dai racconti ne può derivare.

TROFEO BONOMI 1958

LE ULTIME DUE PROVE



di GUIDANTONIO
FERRARI

9 agosto 1958 - V^a prova

Al rapporto delle 11 il ten. Rovesti annuncia per oggi una previsione sicura, sulla quale possiamo fare pieno affidamento: sull'Italia centro-meridionale pressioni livellate, con debole circolazione di masse poco umide e debolmente instabili; regime di venti in quota settentrionali, con intensità da 20 km/h sui 1.000 m, sino a 90 km/h a 5.000 metri di quota.

La situazione mi interessa particolarmente, essendo io un « patito » dell'onda; chiedo qualche chiarimento, ricevendo tranquilla assicurazione che il regime dei venti non subirà variazioni nel corso della giornata.

Quando ci viene annunciato il tema della giornata — distanza su rotta prefissata Rieti-Benevento — il mio piano di volo si concreta chiaramente: aggancio dell'onda sul Terminillo ed utilizzazione delle onde dei vari massicci Appenninici disposti favorevolmente per lungo tratto del percorso. Giudico possibile il superamento dei faticosi 300 km., non ancora realizzato in Italia, se l'aggancio iniziale dell'onda non richiederà troppo tempo; do quindi, per la prima ed unica volta nel corso delle gare, una meta prefissata a 310 km e indosso — con una certa riluttanza e forza d'animo, dato la temperatura torrida al suolo — calze di lana, un pesante maglione ed il caschetto con la maschera dell'ossigeno: lo zero termico sui 3.500 m e le condizioni meteo previste mi fanno ritenere che la maggior parte del volo possa svolgersi a temperature esterne inferiori a zero.

Decollo all'ultimo posto alle 13.06; faccio quota in una termica piuttosto affollata non lontano dalla città e, dopo un primo tentativo non riuscito, mi sposto a Nord, nella zona di Cantalice, dove conto di agganciare la prima onda, mentre gli altri alianti partono subito verso il Sud. Salgo lentamente e con una certa fatica, utilizzando un po' di tutto — costoni soleggiati, termodinamica, frammenti d'onda: a 1.700 m. sono in onda, debole ma inconfondibile: guadagno facilmente duecento metri poi più nulla. Insisto ancora per una decina di minuti senza risultati apprezzabili. Per quanto Gonio Terminillo, che sino a mezz'ora prima aveva dato venti settentrionali di media intensità, ora mi dia 2 kts da W non ho ancora perso la fiducia nelle previsioni di Rovesti ed insisto a cercare l'onda. Raggiungo i 2.600 m. sulla cresta del Terminillo utilizzando una buona ascendenza termodinamica ed osservo attentamente intorno alla ricerca di qualche minimo indizio di fenomeni ondulatori senza rilevarne alcuno, salvo il cielo limpido e azzurro; mi indugio un poco sulla cresta e sui due versanti senza rilevare effetti apprezzabili di vento. Gonio Terminillo mi toglie l'ultimo filo di speranza dandomi 2 kts di vento da SW; Guarcino Gonio dà addirittura 10 kts da 200 gradi.

A questo punto mi rendo conto che la situazione meteo anche oggi non rispetta le previsioni e mi metto in cammino verso il Sud per costoni e termiche; sono le 14,30 ed ho sprecato un'ora di tempo.

Sono poco dopo su Monte Nuria, dove non trovo ascendenze apprezzabili, forse perché il mio compor-

tamento è ancora indeciso. Sono tentato di puntare direttamente da qui verso Avezzano, poi ragiono: non ho ancora capito niente della situazione meteo effettiva; potrei trovare una prolungata discendenza d'onda su una zona della quale non conosco l'atterrabilità, che però — per quanto posso giudicare da qui — non sembra affatto bella: meglio allungare il percorso puntando su Carsoli, dato che tre giorni fa, rientrando a rimorchio da Capua, ho visto su questa rotta alcuni campi atterrabili.

Passo non lontano dai bacini del Salto e del Turano con una planata praticamente ininterrotta sino ai costoni a SE di Carsoli: qui, mentre sudo, al sole ed a bassa quota, nei miei indumenti di lana, ho pensieri poco benevoli per le previsioni meteo e per Rovesti. Raggiungo i 2.600 m.: supero la gola di Tagliacozzo ed alle 15.40 sono al margine sud-orientale della piana di Avezzano, all'imbocco della Val Roveto. Qui, nei pressi di Luco nei Marsi, nel sereno, rilevo un'ascendenza tipica di termoonda, nella quale guadagno qualche centinaio di metri.

Per quanto Guarcino Gonio, qui a due passi, continui a dare vento meridionale di discreta intensità, non c'è dubbio che questo fenomeno è originato da correnti settentrionali sul Monte Velino, che è circa 20 km a Nord. Passa qualche minuto ed a Nord di Avezzano, sotto il Velino, si formano alcune «virgole» caratteristiche; le azioni di Rovesti si risolvono un poco mentre la eventualità dell'onda mi affascina di nuovo: indubbiamente ci deve essere in quota una circolazione settentrionale, che forse cause varie hanno rallentato temporaneamente, specialmente a quote basse e medie: se adesso essa riprende forza, anche temporaneamente, io mi trovo in condizioni di utilizzarla bene, sfruttando l'onda non solo del Velino ma di tutta la catena del Gran Sasso, solo che retroceda un poco. La mia posizione nella prova odierna è ormai pregiudicata dal tempo perduto sul Terminillo: ho parlato poco fa con Silva, che si trova nei pressi di Isernia; tanto vale giocare la carta dell'onda sino in fondo.

Retrocedo facilmente, poichè il vento alla mia quota è praticamente nullo, mentre le «virgole» a Sud del Velino si intensificano su tre linee successive; le sono tutte, una dopo l'altra, raggiungendo i 2.800 m.; poi l'ascendenza cala, le «virgole» scompaiono e le azioni di Rovesti precipitano definitivamente. In questo gioco ho perduto circa 45 minuti e, quando ripasso sul Luco nei Marsi con prua a Sud, ho in tutto 200 metri di quota in più di quando lo ho lasciato con la prua al Velino e il cuore pieno di speranze.

Imbocco la Val Roveto, nome che ben si addice al suo terreno tormentato, fitto di vegetazione, senza nemmeno un campicello decente; la percorro piuttosto veloce, essendoci un discreto vento contrario, per raggiungere il versante al sole e al vento di Monte Cornacchia, dove trovo una discreta termodinamica; a 2.400 m. riprendo il cammino verso Sud

Est, lungo le creste delle montagne del Parco Nazionale di Abruzzo, che, ancora interessate dalla brezza, mi consentono di camminare abbastanza bene. Però le condizioni vanno declinando rapidamente. Il monte La Meta mi consente l'ultima salita della giornata, a 2.300 metri, verso le 17.30; mantengo la quota sino al termine delle montagne, poi inizio a planare. Attraverso il Volturno a circa 2.000 metri, in direzione del Matese, che la rotta prefissata attraversa per tutta la sua estensione. Potrei sfruttare la mia quota planando a fianco del Matese, sul versante Nord Orientale. Non conosco l'atterrabilità della zona; forse dovrei allontanarmi dalla rotta, perdendo così buona parte, se non del tutto, il vantaggio della maggior distanza. Qui, all'inizio del Matese, esattamente sulla rotta prefissata, c'è Isernia; ad un km circa dalla stazione vedo alcuni bei campi, sulla piazza della stazione un albergo nuovo; l'idea di una cena calda e di un buon letto, con sette giorni di gare alle spalle e due ancora da venire, mi sembra ragionevole. Apro i diruttori ed atterro alle 18.20 rinunciando agli ultimi mille metri di quota.

Pochi minuti dopo arriva un capitano dei carabinieri, gentilissimo, con due carabinieri ai quali lascio in consegna l'aliante, dopo averlo accuratamente picchettato. Alle otto, dopo aver comunicato l'atterraggio a Rieti, sono a cena ed alle dieci dormo in

VOLO

Sport e turismo aereo, volo a motore, volo a vela, aeromodellismo, paracadutismo sportivo, cultura aeronautica

Direzione, Redazione e Amministratore

Via C. Beccaria, 35 ROMA

Tel. 372.960

Aero Club d'Italia - Editore



Condizioni di Abbonamento

Anno:

Italia L. 900 - Estero L. 1200

Semestre:

Italia L. 450 - Estero L. 600

albergo, dove, nelle prime ore del mattino, mi raggiunge la mia squadra. Sono ragazzi veramente in gamba: hanno viaggiato tutta la notte ed eccoli qui sereni, attivi ed entusiasti come sempre, anche se il mio volo di oggi ne ha inevitabilmente deluso le aspettative e le speranze, poichè ho perduto il primo posto in classifica; il fatto che ciò sia accaduto a causa di un errore in fondo non mio non cambia molto la situazione: io ho giocato sull'onda ed ho perduto.

11 agosto 1958 - VI^a prova

Al rapporto delle 11 il ten. Rovesti, spiacente per le non esatte previsioni della prova precedente — che però, egli sottolinea, hanno portato danno soltanto ad uno, forse due, dei concorrenti, in quanto gli altri non vi avevano dato peso — ci annuncia per oggi aria calda, stabile e poco umida, con venti deboli variabili sino a 3.000 m.; veleggiamento possibile soltanto su appoggio orografico, con possibilità di moderate formazioni di cumuli solo sul versante Adriatico.

Il tema della giornata — circuito triangolare di 200 km Rieti-Funivia Campo Imperatore-Foligno-Rieti — appare piuttosto ambizioso in relazione alle condizioni meteo previste.

Subito dopo lo sgancio — oggi sono partito al secondo posto alle 12.32 — aggancio una discreta termica che abbandono a quota 1.400 per portarmi sui costoni soleggiati verso Poggio Bustone, senza però trovarvi nulla; retrocedo tra Cantalice ed il Terminillo, dove si sale bene. Vedo diversi alianti partire; io mi attengo alla condotta di gara molto pruden-

ziale, che ho seguito sin qui, e faccio ancora un poco di quota sul Terminillo, sino a 2.500 m., dato che le informazioni meteo stamane indicavano condizioni non molto e non sempre buone.

D'altra parte veleggiare tranquillamente, cercando di realizzare il mio piano di volo, sbagliando da solo, senza il turbamento di dover regolare il volo su quello degli alianti circostanti, costituisce per me una delle più belle soddisfazioni del volo a vela, alla quale non intendo rinunciare.

Mi dirigo verso Monte Giano, incerto se cercare di utilizzarne i costoni al vento, leggero, o quelli al sole: la mia quota mi permette di proseguire tranquillo sino al successivo monte Calvo, il cui costone WSW mi sembra promettente; qui trovo una buona ascendenza che mi riporta da 1.800 a 2.300 metri. Proseguo verso il Gran Sasso, che comincia a coronarsi di cumuli, trovando nella piana di S. Vittorino — gradita sorpresa — una serie di termiche secche facili e intense, che utilizzo insieme a Mantica; a 2.700 m. le lascio puntando verso i cumuli che stanno crescendo magnificamente nel versante sudovest del Gran Sasso. Qui intorno sono numerosi gli alianti, che profitano della situazione veramente ottima. La base dei cumuli è alta, sui 3.400 m., ed io cammino velocemente sotto di essa, col variometro a zero, verso il pilone, che si trova nel sereno, in discreta discendenza. Mi trattengo qualche minuto a fotografarlo con cura dai quattro lati, perchè sono un poco alto e da terra potrebbero anche non vedermi; infine rientro sotto ai cumuli sui 2.800 m. Adesso tirano meno, salvo uno che è molto attivo ed energico; ma sotto ad esso spirano troppi alianti e non tutti

LA RIVISTA DEL PILOTA

AVIASPORT

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

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

SAILPLANE and GLIDING

ORGANO UFFICIALE DELLA BRITISH GLIDING ASSOCIATION

La Rivista dei Volovelisti Inglesi

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

correttamente. L'ala di un « Passero », che, sbucando poco sotto sulla mia destra, mi taglia la strada evidentemente senza vedermi, mi decide ad abbandonare questa baraonda dopo appena due giri.

Dirigo verso Nord, raggiungendo, senza grandi variazioni di quota, Monte Gorzano e Pizzo di Sevo. Osservo con particolare interesse queste montagne, che costituiscono, a mio parere, la sorgente prima dell'onda, che ho tante volte utilizzato nell'alto Lazio, con discreto successo, in presenza di venti di tramontana.

Strada facendo un cumulo, tutto per me, mi porta a 3.800 m.: fa piuttosto freddo: il termometro segna + 2°.

Da qui a Foligno, secondo pilone del triangolo, ci sono circa 60 km.: il cielo è tutto sereno: il vento, a questa quota, ha una componente contraria, che io stimo sui 10÷12 kts. Il tempo sta facendo onore alle previsioni di Rovesti.

Punto deciso e veloce, alla bussola, in direzione di Foligno, insieme a Cattaneo, che da qualche minuto veleggia poco sotto a me. La mia quota mi dà la tranquillità di poter raggiungere direttamente Triponzo, nella Val di Nera, dove stamane Fongoli mi ha informato trovarsi alcuni campi aterrabili e dove esistono condizioni orografiche favorevoli a buone ascendenze termodinamiche. Procedo diritto senza esitazione: il vento contrario è in realtà più forte di quanto avevo stimato: raggiungo Triponzo sui 1.400 m (ho percorso, nel traversone, 35 km in 36 minuti, con 2.000 metri di quota): localizzo e osservo i campi poi, dopo breve ricerca, trovo una termica secca, che mi fa guadagnare 1.600 m. in 12 minuti. Foligno è ad una ventina di km., ma anziché raggiungerlo direttamente preferisco passare sui costoni di Trevi, per sondarli in vista del rientro a Rieti. Individuo due zone di buona ascendenza (a 2.100 m. danno ancora un metro): arrivano intanto l'« Eolo » ed il « Veltro », che riforniscono quota e partono verso Rieti, mentre io mi dirigo verso Foligno.

Sono sul pilone alle 17, a 1.500 m.: scatto tre

fotografie, per quanto non abbia dubbi sull'avvistamento da terra, data la quota modesta e la visibilità ottima, e punto direttamente sui costoni di Trevi da poco abbandonati. L'ascendenza è ancora buona: salgo rapidamente: a 1.800 m. il variometro segna ancora 1,2 m/s di salita. Sono a 50 km da Rieti; il vento ora è a favore; con 2.200 m. il ritorno è assicurato. Sinora ho trovato condizioni buone od ottime, assai migliori di quanto le previsioni mi facessero pensare: sono arrivato sin qui senza nessuna particolare difficoltà: bovivamente soddisfatto commetto adesso un grossolano errore, così grossolano che, se non lo avessi commesso, stenterei a credermene capace: abbandono l'ascendenza a 1.800 m. contando di trovarne un'altra simile sui monti circostanti Spoleto.

Sono le 17.20: piano tranquillo e contento; ma per poco, che ben presto il mio errore diviene evidente: il variometro sembra incollato su 0,7 a scendere, l'atmosfera non ha alcun movimento verticale. Ci rimango veramente male, tanto più ricordando — ma troppo tardi — che le previsioni di Rovesti stamattina ci avevano messo in guardia contro una simile evenienza.

Arrivo sul passo tra Spoleto e Terni con duecento metri di margine: potrei passare di là e forse trovare su Terni qualcosa che mi permetta di raggiungere Rieti: ma è assai poco probabile ormai. Il ragionamento si impone ancora una volta al sentimento: la piazza d'armi di Spoleto costituisce un atterraggio sicuro: per pochi chilometri non vale la pena di un atterraggio fuori campo, facendosi magari prendere dalla psicosi del chilometro in più, proprio oggi, alla conclusione di una serie intensa di prove; la fatica sta indubbiamente agendo su di me — l'errore madornale appena compiuto ne è la dimostrazione — quindi devo diffidare delle mie capacità di valutazione.

Rientro perciò a Spoleto, dove già hanno atterrato il « Veltro » ed il « Canguro » di Cattaneo. Mi poso alle 17.52, rallegrandomi per aver saputo arrivare al

I N T E R A V I A

Edizioni Aeronautiche Internazionali, Ginevra

Sede per l'Italia: Via San Marino, 30 - Roma (723)

- Publicazioni:* — Annuario Internazionale dell'Aeronautica
— Rivista mensile dell'Aeronautica Mondiale
— Quotidiani di informazione aeronautica:
« Courrier Aerien », « Air Letter » e « Interavia Luftpost »
— « Aerodinamica », opera del Prof. Teodoro Von Karman

terme di queste gare, impegnative per la variabilità delle condizioni atmosferiche e per la natura dei terreni sorvolati, con l'aliante intatto: la prima, più importante meta, è raggiunta.

Mentre mi reco a telefonare, comincia quel lavoro di ripensamento e di riesame critico, che ogni volovelista conosce; sono scontento di me.

Poco dopo, al telefono, la voce tranquilla di Ricotti mi dice che posso prepararmi ad offrire da bere, poichè sono di nuovo, e definitivamente, primo in classifica.

La contentezza fa tacere il tarlo dei rimuginamenti, ma per poco. Oggi ho commesso un grosso errore, lo ho commesso proprio io, senza nessuna attenuante, e sono tornato al primo posto; proprio non mi sento soddisfatto. Ma forse gli altri hanno, tutto sommato, sbagliato più di me.

Poco prima delle otto arriva la mia squadra, Barbieri, Angiolini P. e Nava, insieme a Campari ed alla sua squadra, Colombini, Angiolini G. e Morten; abbiamo gareggiato insieme, con passione e serietà; abbiamo vinto insieme ed insieme ce ne rallegriamo qui, su questo campo di stoppie, mentre smontiamo il « Canguro » nell'oscurità della notte, che è già scesa. La nostra gioia è offuscata dal rammarico per la indisposizione che ha costretto a terra Campari, che si era prodigato con tanto entusiasmo e che — tutti lo sappiamo — avrebbe completato brillantemente il successo dell'Aero Club di Modena.

Osservazioni tecnico-sportive

Ritengo si sarebbe dovuto invitare, e mettere in condizioni di partecipare a questo primo Campionato Nazionale, A. Mantelli. Se il non averlo fatto può far pensare ad ingratitudine dei volovelisti italiani verso chi, più di tutti, si è battuto ed ha lavorato — non da ieri — per il nostro volo a vela, rappresentandolo molto onorevolmente anche in campo internazionale, la sua assenza ha diminuito molto il prestigio ed il valore sportivo della gara.

Mi è sembrato eccessivo il numero di gare di velo-

cià — quattro su sei prove — in considerazione del fatto che si trovavano a confronto macchine con caratteristiche assai diverse, come l'« Eolo » ed il « Veltro » da un lato ed il « Passero » dall'altro. Lo squilibrio è stato aggravato, dato il tempo occorrente per lanciare coi mezzi a disposizione tutti i concorrenti, data la rapida evoluzione e poca stabilità delle condizioni atmosferiche e data ancora la ridotta distanza di molti percorsi, dall'obbligo di tagliare il traguardo di partenza subito dopo lo sgancio.

Ritengo, desiderabile, anzi necessario, per una sana formazione ed educazione sportiva, che mi sembra il punto fondamentale di queste nostre gare, un maggior rigore sportivo. Tenere buone certe partenze non regolari o certi passaggi al pilone, in cui si vede l'aliante avvicinarsi soltanto a qualche chilometro, non può non pregiudicare notevolmente, più e ancor prima che il risultato di una certa gara, la serenità e sportività dell'ambiente: cosa questa assai più grave.

Considero un vero peccato non siano stati portati in gara il tanto atteso « Bonaventura » e l'« Urendo »; sarebbe stata un'occasione preziosa per valutarne le qualità e completarne la messa a punto.

E' stato pure peccato che circostanze varie non abbiano consentito di valutare il comportamento in condizioni povere e fuori campo dell'« Eolo », dopo i lavori e le modifiche apportategli nel corso degli ultimi due anni.

Meritevole di vivo elogio il servizio operazioni, che ha lavorato concretamente e con chiarezza, pur dovendo fronteggiare situazioni difficili con mezzi scarsi.

Buono complessivamente il servizio meteorologico, che però potrebbe trarre notevoli vantaggi da un migliore collegamento con i centri di informazione meteo.

GUIDANTONIO FERRARI

Nel titolo:

Guidantonio Ferrari coll'equipe dell'Aero Club di Modena. (foto Tom).

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)

I DUE TERZI DI CAMPIONATO NAZIONALE DELL'EOLO



di ATTILIO PRONZATI

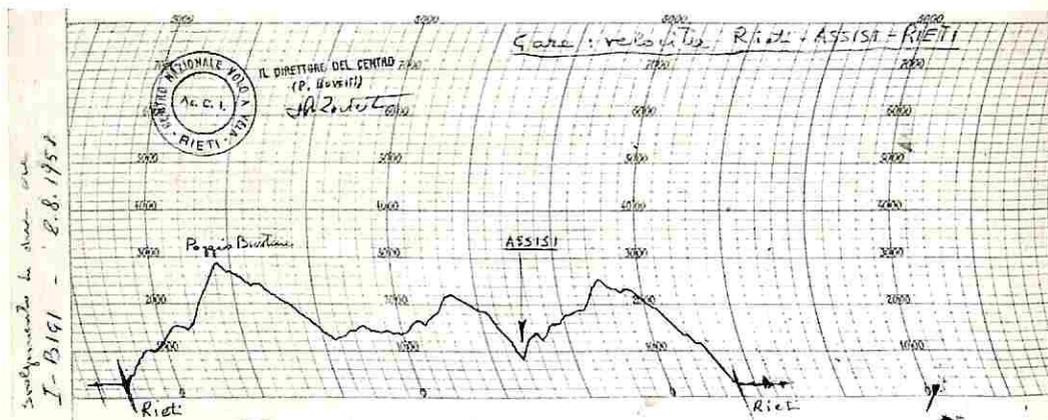
Per la aperta comprensione alle esigenze volovelistiche di una «equipe» che partecipi ad un Campionato Nazionale di Volo a Vela, fu possibile organizzare la squadra «Eolo» 1958 con sufficienti mezzi e con la dovuta serietà.

Volo a Vela è sinonimo di Sport d'equipe ed i fatti lo hanno dimostrato compiutamente. Ogni membro della squadra ebbe a svolgere un ruolo fondamentale; da Baldisserrì caposquadra serio, preciso, con una preziosa esperienza di due Campionati Mondiali, a Mattaini qualificatissimo montatore aeronautico cui spetta molto della veloce riparazione del l'«Eolo»; da Buffetto autista factotum veterano di gare volovelistiche, a Bertoli neo perito aeronautico giovane promettente recluta del volo a vela vergiatese e a me, fortunato mortale, infine, cui spettava il pilotaggio del meraviglioso «Eolo», vanto dell'industria aeronautica di Vergiate. I fatti poi richiesero l'intervento dell'Ing. Bruni, progettista dell'«Eolo», e del sempre presente espertissimo suo collaboratore Sangiorgi, per realizzare a tempo di record la riparazione dei danni subiti nell'atterraggio alla terza prova. Sicuramente senza l'aiuto di qualcuna di

queste persone — ed è questo ciò che amo sottolineare — non si sarebbe potuto dare una dimostrazione di preparazione collettiva di squadra come è avvenuto. Con decisa volontà l'AeC Vergiate, nella persona del suo Presidente, non lesinò l'aiuto materiale e parallelamente animò con un costante appoggio morale la squadra, specie nei giorni più difficili, durante la riparazione, quando si dovette veramente lottare contro la stanchezza fisica ed il tempo.

Ed ecco la descrizione sommaria dei mezzi

Vettura «Alfa 2500», ottima vettura esuberante di potenza e sufficientemente robusta per sopportare fatiche e strapazzi. All'interno conforto sufficiente per poter in qualche modo riposare. In cinque, ci si viaggia senza impedire molto le reciproche necessità di spazio. Il Carrello rimorchio tipo militare abbondantemente modificato e rinforzato, allestito con robuste selle, accoglieva l'«Eolo» inguainato in fodere impermeabili. Sull'«Eolo», unica variante rispetto la presentazione alla Coppa AVM, l'installazione radio eseguita poche ore prima della partenza per Rieti. Un complesso radio era installato sull'«Alfa» di modo che era possibile realizzare sempre un buon contatto cielo-terra.



La cartina barografica del volo di Pronzati Rieti-Assisi-Rieti (prima prova del secondo Trofeo Bonomi).

1ª prova - Velocità Rieti-Assisi-Rieti

Spettacolare allineamento di 18 alianti sul campo, condizioni promettenti; il giorno precedente, destinato all'allenamento, le condizioni erano « fumanti », almeno per noi « padani » abituati a far banchetti con le briciole. Noi siamo orgogliosi del nostro « Eolo » lucido come uno specchio e ottimisti: la prima gara è una ripetizione di quella dello scorso anno col vantaggio che il pilone, portato ad Assisi, facilita questa prova. Ripasso mentalmente la lezione appresa nel '57 e che, alla fine delle gare, mi permetteva di « uscire » dalla piana reatina in pochi minuti mentre alle prime prove impiegavo ore. Poggio Bustone, poi, seguendo la catena, appoggiarsi alle cime fino al Coscerno, buon termica e perfetto trampolino per il salto nella pianura spoletana. Rovesti, ascoltatisimo al suo dettagliato pronostico volovelistico, avvisa che al disotto di certe quote sarà difficile recuperarsi e ciò solo appoggiandosi ai costoni insolati. Si iniziano le partenze: spettacolo per chi assiste e per chi partecipa. Sgancio a 800 metri, passaggio sul traguardo e, senza perder tempo, via a Poggio Bustone coronato da un « solido » cumulo. Cantalice mi fa guadagnare 600 metri e su Poggio Bustone centro senza difficoltà un buon 5 m/sec. A 2800 metri mi preparo al v.s.v. ma un controllo degli strumenti mi avverte che la Cook è ferma bloccata; in queste condizioni rinuncio a fare altra quota e filo direttamente verso Foligno. Invaso d'ottimismo dimentico che lasciar perdere le ascendenze che s'incontrano porta male! Soprattutto lasciar la vecchia strada per la nuova. Morale: resto mezz'ora nei paraggi delle fonti del Clitumno grattando la montagna e cercando di recuperarmi. Costato a mie spese il pronostico di Plinio: sono al disotto della quota da lui indicata dove inizia lo strato d'aria instabile. Devo forzatamente lasciar passare molti alianti che compiono rapidi guadagni di quota mentre io a mala pena riesco a vivacchiare, come chiaramente

si vede dal barogramma. Finalmente trovo lo sbuffo buono, stretto ed irregolare, ma guadagnati 2-300 metri l'ascendenza rende bene. Nel frattempo la zona di Assisi è sempre più dominata da un'imponente cumulo-nembo ed è tutta in ombra. Sul pilone un piovasco scarica acqua senza remissione. Con 1800 metri affronto questa zona certo di trovarvi forti discendenze, questa raggiunge però valori inaspettati: 5-6 m/sec. Sfrutto le capacità velocità dell'« Eolo ». Forte la turbolenza. Fotografo il pilone a 140 km/h indicata mentre pioggia e grandine riempiono l'aliante di un rumore assordante. L'altimetro è precipitato a 500 metri. Apparentemente ho due possibilità: dietro front ed appoggiarmi a Foligno e ai suoi pendii o andare verso Perugia, avere l'appoggio del suo campo e sperare di incontrar la zona favorevole e farsi tirar su dal nembo. La soluzione mi sembra di intravederla in una formazione cumuliforme con base molto più bassa del nembo che sembra stia ad indicare la zona prefrontale. Un costante 2 m/sec mi toglie d'imbarazzo, guadagno la base di questa nube da pseudo fronte. Non ho altro da fare che seguire la nube nel suo giro vizioso ma che alla fine mi conduce su Spoleto, dopo essere stato oltre la valle del Tevere verso il lago Trasimeno e senza aver quasi mai spirato e a velocità indicate comprese fra 140 e 120 km/h. Riprendo contatto radio con l'« Alfa » che si trova a Terni comunico loro che sto rientrando a forte velocità e con esuberanza di quota. Da Spoleto difatti non mi curo d'altro che della rotta diretta verso il campo. Passo così al disotto di due cellule temporalesche; una mi fa assistere da vicino a fuochi artificiali alquanto sgraditi, l'altra mi rovescia addosso grandine e acqua. Lungo il ritorno è questo il solo momento in cui riduco la velocità. Arrivo primo aliante sul campo: Vitelli sopraggiunge poco dopo e a conti fatti risulta aver impiegato 14 secondi meno di me. La sua condotta di gara è stata sostanzialmente diversa: salita

in cumulo fino a 5000 metri poi una quasi planata lungo tutto il percorso con una interpretazione personale della limitazione di quota per il passaggio sui piloni stabilita nel briefing prevolo. Vale la pena osservare che all'andata impiegai circa un'ora e mezza partendo con 800 metri; il ritorno, con 500 metri al pilone, lo feci in 40' circa: una media cioè prossima ai 100 km/h.

2ª prova - Velocità su percorso triangolare di 102 km: Rieti-Piedipaterno-Sangemini-Rieti

Condizioni meteo: leggera instabilità oltre i 100 metri. Condizioni di veleggiamento: buone, specie lungo i rilievi maggiormente esposti alla insolazione. Visibilità ottima. Le formazioni di cumuli si manifestarono nel pomeriggio inoltrato. L'ora di partenza fu rimandata due volte fintanto che la temperatura a terra ebbe raggiunto un valore sufficientemente elevato per labilizzare gli strati d'aria più bassi fino allo strato di inversione. Se l'ora non fosse stata rimandata, era evidente l'intenzione dei piloti, primi nell'ordine di partenza, di tornare a terra per aspettare un sufficiente surriscaldamento degli strati bassi dell'aria. Data la brevità della prova tutti i piloti cercavano naturalmente di partire al miglior momento.

Gli alianti, rimorchiati fino in prosimità della linea di partenza, tagliano il traguardo con decisione; io seguo immediatamente dopo il « Passero » di Vitelli, una breve salita in termica quasi ai bordi del campo, dove subito mi raggiunge Ferrari, dopo poco sono su Poggio Bustone con Silva. L'ascendenza muore ad una quota molto inferiore del giorno precedente ed avventurarsi verso la Val Nerina con poco margine di sicurezza non entusiasma. Maggior decisione vedo spiegata da Silva che punta verso il Coscerno seguito da Ferrari. Resto in posizione d'attesa e solo dopo aver guadagnato gli ultimi centimetri che potevo trovare su Poggio Bustone, con

estrema cautela, mi inoltro sul primo lato curando di passare sulle cime e sulle creste. Le condizioni migliorano ad ogni istante e così sul costone che precede il Monte Coscerno posso fare rapidamente un sostanzioso guadagno di quota. Passo per primo sul pilone, fotografo il segnale, vedo arrivare Silva. Poco dopo il pilone, in una termichetta in mezzo alla Val Nerina Silva mi raggiunge e poi, per due distinte strade, affrontiamo il secondo lato. Vedo Silva portarsi verso la pianura spoletana, io preferisco appoggiarmi ad un cumulo di attraente aspetto e con base molto elevata (è uno dei pochi in cielo) sulla verticale del monte Fionchi. Trovo solo poca turbolenza, mi convinco che ad insistere perdo tempo e quota e punto verso il Monte Acetella dove si sta manifestando un imponente cumulo. Al disotto di questo trovo una larga ed energica ascendenza: quella che mi farà compiere il guadagno di quota che mi permetterà di riportare in campo l'« Eolo ». Raggiunta la base non insisto perchè so d'avere perso parecchio tempo, il vertice di Sangemini è vicino e se salissi di più non passerei il pilone nei limiti di quota massima che ancora in questa prova erano richiesti. Nelle immediate vicinanze di Sangemini ritrovo Silva, in vantaggio su me: ha fatto il pilone e sta spiralandolo sul costone già sul terzo lato. Passo il pilone a 1200 metri e qui gioco la mia carta. Il terzo lato è di circa 33 km grosso modo sud-est: ho pertanto il campo dentro il rapporto di planata. Mi metto in rotta quindi a 110-120 di velocità indicata, flap — 3ª velocità molto prossima a quella di maggior efficienza. Il campo non si vede, le montagne ancora da passare, la differenza di quota fra la piana di Terni e l'altipiano reatino, il variometro sempre negativo: sono tutti elementi che fan nascere dubbi sull'esattezza dei « conti ». Riduco un po' la velocità e posso condividere le mie pene con Sergio all'ascolto sull'« Alfa ». Non mi preoccupa l'atterraggio fuori campo, la piana reatina sotto questo aspetto

Gli ultimi preparativi nell'Eolo prima di decollare. (foto Bernardinetti - Rieti).



è di tutta tranquillità, ma essermi giocato la prova... per volerla vincere! Intanto l'«Eolo» fa strada e — finalmente... — comincio a veder «dentro» il campo. Arrivo con un margine di quota importante tanto da tagliare il traguardo con una velocità degna di una prova su percorso triangolare e dell'«Eolo». Concludo con un atterraggio dimostrativo che fa una certa sensazione fra chi assiste all'arrivo.

Se sul terzo lato non avessi adottato questa linea di condotta Silva poteva guadagnare la prova. Era un concorrente qualificatissimo ed il risultato lo dimostra: con un «Canguro» ha perso poco più di un km/h sull'«Eolo».

Sul campo tutti sono soddisfatti della prova; c'è molta allegria quella sera. Per festeggiare, facciamo la conoscenza di un'«osteria» spersa nella piana di Rieti dove mangiamo trote e gamberi al chiar di luna in tranquilli conversari, naturalmente volovelistici.

3^a prova - Distanza libera

Questa prova è attesissima in gare di volo a vela per il suo contenuto avventuroso. Tutti ce l'aspettavamo verso gli ultimi giorni; quel giorno si immaginava di volare più probabilmente su rotta prefissata.

Il tema di gara ci viene anticipato in apertura di briefing. Il dettagliatissimo pronostico volovelistico di Rovesti non lascia dubbi sulla direzione che do-

vremo prendere per fare chilometri: il sud. In Italia, specie partendo da Rieti, non si hanno molti problemi sulla scelta: o nord o sud. La via del sud sarà volovelisticamente facile per molta strada: dei dubbi sono manifestati dallo scrupoloso Rovesti sulla formazione di una perturbazione nel canale d'Otranto ed il cui sviluppo e spostamento non sono ancora manifesti per mancanza di dati. Rovesti dice di intuirne più che altro la manifestazione degli elementi in sue mani, ma non può fornirci indicazioni precise dato che i bollettini non parlano ancora di una perturbazione già delineata.

Per l'«Eolo» questa prova comincia male già per l'ordine di partenza: ultimo... e un cielo zeppo di cumuli! Finalmente tocca a me: saluti, auguri e arrivederci a questa notte! Prima ancora di staccare dalla pista mi accorgo che sul cruscotto qualcosa non va. Gli indicatori di velocità e i variometri non funzionano. Mezzo giro campo, sgancio e riatterro. Affannarsi della squadra attorno all'aliante. Nasce il dubbio che all'ultima lucidatura fatta il mattino un po' di pasta abbia turato le prese statiche. Dei residui avvallano questa «diagnosi». Si ripulisce e riparto. Riscontro il comportamento degli strumenti come prima. In fondo campo sgancio e riatterro. Frattanto enormi cumuli su tutta la piana reatina e sui rilievi assorbono rapidamente gli

S. S. V. V.

Sezione Sperimentale di Volo a Vela dell'Aero Club Volovelistico Milanese

costruzione alianti - realizzazione prototipi - riparazioni



Aliante Urendo completamente realizzato dalla SSVV su progetto dell'Ing. Edgardo Ciani

alianti partiti. Sono a terra con una sola partenza ancora valida, con gli strumenti fondamentali per la condotta di volo inefficaci. Apriamo il cruscotto e mi riesce di mettere le mani su un tubetto sfilato. Il tubetto è di polivinile trasparente, il grande calore ambientale lo ha dilatato tanto da sfilarsi alla prima scossa. Richiudiamo e con qualche apprensione riparto: tutto bene. Mezz'ora è persa: sono le 13,30 e nessuno più è in vista. Allo sgancio dirigo subito sui rilievi a sud-ovest di Rieti e con un certo nervosismo avverto una situazione difficile, solo turbolenza, e perdo rapidamente quota. Qualche cumulo si disfa, la base di qualche altro lascia cadere dei baffi. La situazione è sicuramente transitoria nel settore in cui mi trovo. Non ho altra soluzione che attaccarmi anche agli zeri pur di restare per aria, non atterrare, altrimenti la prova diverrebbe nulla. Sono in contatto radio con l'«Alfa» la quale attende solo il mio agganciamento per mettersi sulla strada di Avezzano come avevamo stabilito. Sergio mi dà un buon consiglio: chiudere la radio e concentrarmi nel pilotaggio; lui resta in ascolto. Al fondo di un dirupatissima valletta riesco a centrare una buona termica che prima con difficoltà poi molto velocemente mi porta alla base di condensazione. L'«Alfa» parte e così inizia, in «formazione», l'avventura della distanza libera: nessuno di noi sa dove ci ritroveremo! La base di condensazione è attorno ai 2300 metri e in qualche cumulo si trovano 5 m/sec: gua-

dagno così altri 3-400 metri, più volte in volo strumentale. I primi chilometri sono così ampiamente costellati di ottime nubi, che la sola difficoltà è scegliere e andare avanti alla massima velocità possibile per guadagnare parte del tempo perso alla partenza.

Nessun aliante in vista: tutti devono avere approfittato di queste ottime condizioni. In breve, oltrepassato il Lago del Salto, sulla mia rotta trovo una vasta copertura che valuto 6/8 a giudicare dall'ombra a terra. Molti dei cumuli che provocano la copertura hanno una base già decisamente più bassa. Segno evidente di un raffreddamento della zona. Devio verso ovest e costeggio la copertura, Lunghi tratti con variometro a zero mi permettono di tenere una buona velocità in questa forzata diversione. Senza eccessive difficoltà arrivo ad Avezzano che lascio alla mia sinistra. Nel frattempo il contatto con l'«Alfa» è perso. Accendo così la radio solo agli appuntamenti prestabiliti. Se non riusciremo più a sentirci so di trovare la squadra presso il Comando dei Carabinieri di Avezzano: un certo vantaggio già l'abbiamo realizzato. La Conca del Fucino è coperta da un cielo perfettamente blu: prudenza quindi. Punto basso poco oltre Avezzano: segue un recupero lento e delicato. Oltre, non un sintomo che induca all'ottimismo: con cautela mi sposto verso sud tenendomi al margine ovest della Conca. Mi trovo troppo basso per arrischiare di passare nella Val Roveto, tanto più che non so come siano le possibilità di

MOKA MATHARI.... caffè senza pari !!



*Torrefazione
e Direzione:*

Via Firenze, 44

SESTO S. GIOVANNI

Telefono 248.776



*Succursale
con degustazione:*

Via Dante, 163

SESTO S. GIOVANNI

Telefono 247-6520

atterraggio in questa valle. Proseguo in bordo alla Conca del Fucino alla velocità di massima finezza, al peggio sarà un atterraggio a Villa Vallelonga. Tutto il terreno qui sotto è accogliente. La situazione evolve rapidamente: sul crinale che sto percorrendo verso Villa Vallelonga trovo un costante 2 m/sec che mi porta a 2500. Ha inizio una indimenticabile «retta» alla base di cumuli ben costituiti che danno ad ogni piè sospinto anche più di 5 m/sec, su uno dei paesaggi dei più suggestivi, montagne ora aride ora ricoperte da foreste di pini, tutte deserte, in pieno Parco degli Abruzzi. Contatto radio con l'«Alfa», grande gioia di risentirci, le notizie sono buone, senza preoccupazioni dò appuntamento a Capua. Momentanea incredulità da parte di Sergio, poi auguri e assicurazione che non stanno perdendo tempo: sono ad Avezzano ma proseguiranno senza soste. La «retta» termina fra Isernia e Venafro, dove per risalire devo tornare alla classica spirale. Affronto i Monti del Matese con una buona quota e a questo punto avverto che la previsione di Rovesti è esatta: in lontananza a Sud-Est, fiocchi di nubi sono attaccati ai pendii degli Appennini. In prossimità del Monte Miletto, in cielo sereno, incontro una buona ascendenza che mi stupisce dato che è la prima che incontro lontana da cumuli. Mentre la sfrutto, al di sotto di 3-400 metri, si forma la nube. Deduco di trovarmi probabilmente lungo la linea di separazione fra la perturbazione e la massa d'aria nella quale finora ho svolto il volo. Abbandono l'idea di passare da Benevento, le avvisaglie incontrate mi fanno ritenere che, per prolungare il volo il più possibile, dovrò tenermi sulle propaggini occidentali degli Appennini. Pertanto passo ad ovest del Matese, sorvolo a bassa quota il suo Lago e ho quota appena sufficiente per superare il pendio alle spalle di Piedimonte. Incontro ampie discendenze che mi fanno pensare che il volo potrebbe terminare in questa pianura. Ma ancora troppi bei cumuli segnano i rilievi e difatti verso la fine del pendio a sud di Piedimonte centro una stretta ma intensa termica che più d'una volta manda per lunghi momenti in fondo corsa due dei tre variometri del cruscotto (il terzo è un pacato *Salmoiraghi*). Riguardata la base di condensazione, ho all'altimetro ancora 2500 metri, sul Camposauro una formazione cumuliforme che giudico dall'aspetto attiva, in direzione oltre Benevento le nubi basse sono adesso molte; considero l'ora già piuttosto avanzata e decido di terminare il volo, anziché a Capua, a Pomigliano d'Arco, Aeroporto che al briefing ci è stato dato come atterrabile purchè si rispetti la zona di Capodichino. Di massima cercherò di tenermi sui rilievi, poi una volta giunto all'altezza del Vesuvio — ritengo questo un'inconfondibile punto di riferimento al quale appoggiarmi per reperire il campo di Pomigliano — dirigermi sul campo stesso senza interferire col traffico aereo della zona. Tutto questo lo decido, carta aeronautica alla mano e mi sembra un piano buono; con questo in testa ripiego la carta e mi

riposo mentre l'«Eolo» centratissimo prosegue, senza che sia necessario alcun mio intervento, verso il Monte Camposauro. La mia ignoranza sull'uso e sulle possibilità della radio assistenza mi costerà cara, avrei potuto difatti mettermi in contatto con la torre di Pomigliano e tutto sarebbe divenuto facile: sebbene ho a bordo un efficientissimo VHF, non me ne so servire! Ma non ho preoccupazioni sulle possibilità di reperire Pomigliano data l'esuberante quota di cui dispongo. Fra Camposauro e Monte Taburno la visibilità diminuisce leggermente — ritengo ciò effetto dell'aria marina — e mi ritrovo in una debole cellula temporalesca per cui devo proseguire in una foschia che mi lascia vedere solo verso terra; sono preoccupato per la circolazione aerea, ma la prossimità delle montagne mi fa ritenere che di traffico da queste parti non ce ne dovrebbe essere. Non perdo tempo e proseguo cercando reperimenti a terra, ritengo il Vesuvio più a Sud e per il momento non mi sforzo di vederlo. Sarebbe inoltre impossibile, data la foschia. A questo punto ritengo di avere commesso un errore scambiando la strada Napoli/Avellino per la Napoli/Benevento. A terra non un campo. Alberi, frutteti, i pendii dei monti invisibili per la verzura che hanno addosso. Finalmente vedo il Vesuvio sulla destra dove lo cercavo, ma tre quarti dietro! La mia quota è ancora vicina ai 1000 m rispetto al suolo. Decido che del campo di Pomigliano farò conoscenza in un'altra occasione. Accurate indagini sul terreno che ho sotto mi hanno escluso di trovare in quella zona la possibilità di vedere un campo da bocce e a queste condizioni non desidero arrischiare un avvicinamento a Pomigliano di cui fra l'altro conosco la posizione solo per averlo sulla carta. Meglio provare più avanti: posso trovare qualche posto per posarmi nella grande pianura che mi si apre davanti agli occhi, inoltre ho un pendio esposto alla brezza di mare e ancora ben illuminato dal sole (sulla cresta vedo formazioni di nubi). Se trovo anche poco ho la possibilità di arrivare a Salerno, dove ho un'altro campo.

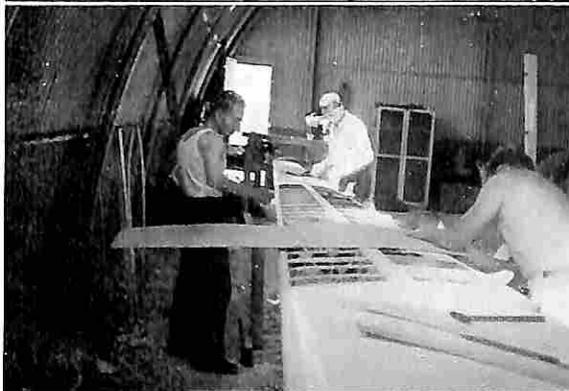
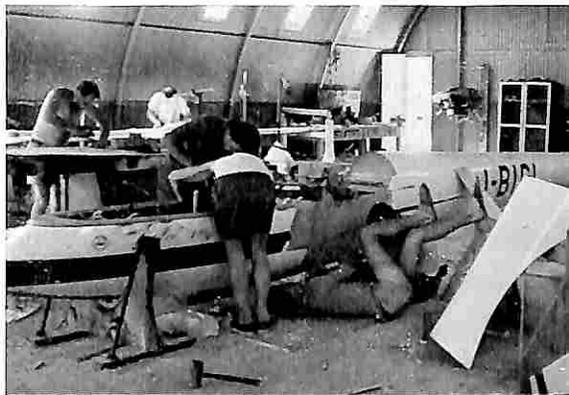
Il pendio lo «gratto» ma non da niente, aria morta senza ombra di vita!

Addio Salerno! Sotto di me la vasta pianura più s'avvicina più m'annichilisce. Non intravedo la minima possibilità di posarmi: sono infiniti campi coltivati in una maniera paurosamente intensiva. Indovino sì tratti di pomodori; non un prato! Dopo due larghe spirali non vedo una soluzione, se non disastrosa. Pure la montagna non lascia scorgere il più piccolo pendio libero da rocce o da bosco. Ho ancora 7-8 minuti di volo, cerco di impiegarli in una intensissima ricerca che mi lasci certo sulla decisione che prenderò. Esperienze passate mi comandano di mantenere la massima calma: nel pasticcio mi ci son messo, da solo devo arrangiarmi, ma chiedo mentalmente aiuto al mio Angelo Custode. Sono minuti indescrivibili. A circa 400 metri ho selezionato due sole possibilità: a) un'apparente campo di granoturco forse sufficiente per tentare un'atterraggio sebbene

bene immagino non sarà morbido: b) un fiume con un tratto dritto, dalle sponde artificiali e con molta acqua; complessivamente mi sembra stretto per le ali dell'«Eolo».

Subito dopo escludo il campo di granoturco: vedo uno, due... tre uomini, un asino... Sono in ordine sparso seminasposti nel verde, qualcuno l'investirei sicuramente. Mi resta il fiume, l'«entrata» la farò appena dopo l'ansa, ho un filare di piante approssimativamente alte 4/5 metri da passare più basso possibile poichè immediatamente dopo vi è la catarina dell'alta tensione. L'entrata deve essere di precisione, poi me la dovrei cavare abbastanza bene, almeno per me... Le decisioni sono prese molto più rapidamente di quanto si impieghi a scriverle. Nel frattempo mi preparo. Accorcio le bretelle che mi legano al seggiolino e non lascio alcun gioco. Macchina fotografica, bottiglia dell'acqua minerale in posizioni che non nuociano. Il carrello, Fuori: mi fermerà comunque più rapidamente. Oramai è questione di secondi, sono in asse con il tratto di fiume prescelto. Flap a 45°. L'«Eolo» è «docilissimo» e si fa condurre «senza ribellioni» ad una inevitabile scassatura: il canale è decisamente più stretto dell'apertura alare! Ultima decisione presa a tambur battente intuendo un pericolo: sfiorerò con l'ala destra l'argine (non posso pretendere di toccare contemporaneamente le due ali contro le sponde), lascerò toccare l'ala sinistra, quando sarò a pelo d'acqua, eviterò l'imbardata contro l'argine sinistro spingendo l'«Eolo» in acqua non appena avvertirò lo strappo. Arrivo sulle piante a 90 km/h, lo sfioro, immediatamente picchio e anche i fili me li vedo passare sopra... ora il sibilo mi dice che sono prossimo allo stallo. L'acqua è vicinissima. Mi sembra di avere i nervi prolungati fino alla estremità delle ali, pronti a percepire i fili d'erba della riva. Improvvisa rapida decelerazione in anticipo sul previsto, rumore d'acqua nelle orecchie e acqua in faccia. Trattengo il respiro e mi slego; un istante dopo sono in piedi sul seggiolino... in pieno sole! Guardo il mio povero «Eolo». E' trascinato da una lieve corrente, ha un'ala rotta, mi sembra che anche il longherone se ne sia andato, il resto mi sembra in buono stato, la capottina non esiste più. L'«Eolo» ora è... come una barca: sono terribilmente depresso. Un po' di documenti galleggiano, cerco di arraffarne più che posso. Un po' frastornato mi guardo in giro, una grande folla si precipita da ogni parte: dopo tutto, penso, il mio Angelo Custode un validissimo zampino ce lo deve avere messo!

Alcuni volontari fermano l'«Eolo» per la coda e su di essa, come fosse una passerella, raggiungo la riva. Proverò il grande senso dell'ospitalità che anima questa gente, dopo poco, quando mi trovo vestito come un raccoglitore di pomodori. Però in panni asciutti. Il medico condotto di San Valentino Torio, dott. Carbone, mi ospita in casa sua e mi incrota abbondantemente le scarse graffiature che mi son fatto con i frammenti della capottina. La



La «Squadra» dell'Eolo all'opera. Questi ammirevoli ragazzi hanno praticamente ricostruito un aliante di alte caratteristiche in poche decine di ore giocando il tutto per tutto in un'opera che poteva essere un fallimento in partenza. (foto Ghiorzo).

squadra arriva alle 22 sul luogo... dell'ammarraggio. Alle 4 del mattino incominceranno un'ingrato faticoso, delicato lavoro di recupero. Mi sveglia alle 8 il rumore dell'«Alfa»: tutto è già fatto. E' una squadra formidabile, ma ancora nessuno di noi sa quanto lo sia. Ci mettiamo in strada dopo che il Sindaco ci ha offerto da bere. Non passeranno molti minuti che Mattaini mi dirà: «Attilio, t'el giustum!». Penso che dica così solo per tirarmi su di morale.

* * *

I giorni della preparazione

Lasciamo San Valentino Torio alle 10 circa, colazione a Capua, bagno di mare a Formia, Rieti alle 21. Durante il viaggio e la sera del rientro numerose conversazioni telefoniche col Dott. Franzetti hanno per argomento la possibile ricostruzione dell'aliante. Il nostro Presidente e l'Ing. Bruni decidono di dare il via ad una riparazione che apparentemente mi sembra impossibile. Gli avvenimenti prendono una piega entusiasmante: Bruni, Sangiorgi e Spagnolo sono in

partenza da Vergiate, col materiale necessario, con l'«Aero 45». Noi iniziamo il lavoro preparatorio, lavaggio della fusoliera dal fango del Sarno, si preparano cavalletti, banco da falegname, impianto luce per il lavoro di notte: il tutto in hangar messioci a disposizione. Un po' tutti ci aiutano come possono, tutti s'interessano dell'avventura che stiamo tentando. Mattaini procede come una locomotiva: demolisce, fa pezze, incolla, gli altri fanno quello che possono.

L'«Aero 45» non può partire causa il maltempo sulla Pianura Padana. L'Ing. Bruni avvisa che si mette in viaggio in vettura. Arriveranno alle 4 del mattino successivo. Questo contrattempo provoca un ritardo dei lavori di circa 24 ore. In altri termini la partecipazione alla 5ª prova! Sfuma in tal modo ogni possibilità di piazzamento dell'«Eolo», ma questo ancora non lo sapevamo. Inizia una vera lotta col tempo e la stanchezza, praticamente si dorme per 3-4 ore al giorno. L'hangar è una fornace durante il giorno e una ghiacciaia di notte. Il morale ha degli alti e bassi in funzione della fatica e della speranza di finire il lavoro in tempo utile. Un punto basso lo si segna quando vien dato il via alla 5ª prova: si era sperato che per la stanchezza di alcuni piloti la prova stessa fosse rimandata... Avremmo persa così una sola gara. Difatti l'indomani mattina l'«Eolo» vola. Anche se quella notizia fa sfumare ogni possibilità di ricupero in classifica e provoca uno sconcerto totale fra l'equipe, Bruni convince tutti, e giustamente, che il lavoro va terminato in ogni caso, non foss'altro che per far compiere all'«Eolo» un solo dimostrativo giro campo. Del resto obbiettivamente non si può chiedere ai concorrenti di attendere l'«Eolo» — si tratta di un titolo Nazionale — e troppo forte è il vantaggio macchina che gioca a mio favore per poter domandare di favorirmi con una semigiustificata attesa! Ciò varrebbe eludere le ardenti e fondate aspettative di piazzamento dei più qualificati.

Gli ultimi lavori vengono eseguiti con maggior calma; abbiamo davanti a noi almeno 48 ore per un'altra eventuale prova. Il quoziente fatica è ormai al limite della sopportabilità per ciascuno di noi. Il giovane Bertoldi s'addormenta in piedi, Mattaini ha gli incubi e parla dormendo. Ciò malgrado in questi giorni comprendiamo cosa voglia dire «spirito d'equipe»: lavoriamo per uno scopo che ci è comune su un piano di amicizia reciproca. Sappiamo anche di avere costituito una squadra veramente efficiente e questo è tutt'altro che poca cosa, forse la più importante di tutta la gara.

Eseguiamo la prova di volo, alla presenza del Dott. Franzetti e della sua gentile Signora; hanno viaggiato tutta la notte per essere presenti al momento che culmina la fatica disinteressata ed appassionata di tutti. Quando l'«Eolo» esce dall'hangar, anche noi ne siamo sorpresi ed emozionati, con noi tutti i presenti sul campo, molti dei quali ci hanno dato un aiuto indispensabile. Il volo prova ha esito

soddisfacente e dura un paio d'ore. Non devo guardare per il sottile circa la capottina, sul cruscotto funziona solo la bussola e un variometro. Gli indicatori di velocità hanno un errore in eccesso che valuto all'incirca del 25-28%. La velocità limite la dovrò contenere prudenzialmente entro i 140-150 km/h, in prossimità di queste velocità è sensibile l'azione frenante dell'ala riparata. Ma partecipiamo all'ultima prova: questa in ogni caso è la vera vittoria per tutti noi.

* * *

5ª prova - Velocità su percorso triangolare di km 203

Questo è senza dubbio il volo più interessante, più impegnativo, emozionante e di maggior soddisfazione che abbia mai avuto modo di fare. Il suo contenuto tecnico e agonistico, l'esperienza preziosa e la bellezza del percorso mi permettono di affermarlo senza esitazione. Prima di passare alla descrizione del volo ritengo necessario riportare il bollettino meteo del giorno 11 così come ce lo illustrò il buon Rovesti.

Situazione meteo del giorno 11 agosto 1958

Permane su tutta la Penisola regime di alte pressioni quasi livellate. Una linea di convergenza al suolo attraversa l'Italia settentrionale apportando nuvolosità varia, con brevi piogge e temporali isolati. Sereno o poco nuvoloso altrove. Sull'Italia Centrale permane campo anticiclonico a tutte le quote. In superficie, circolazione di masse calde di origine tropicale, relativamente stabili e poco umide.

Venti:

In superficie: deboli, vari, a regime di brezze.

In quota:

1000 metri su Rieti - Deboli, vari o da NNE
10-15 Km/h.

3000 metri su Rieti - Deboli, vari, o da NNW
15-20 Km/h.

6000 metri su Rieti - da NW 30-55 Km/h.

7000 metri su Rieti - da W 50-55 Km/h.

Sondaggio termodinamico sulla Valle Reatina (ore 8)

Inversione termica dal suolo a 850 metri.

Temperatura necessaria in superficie per distruggerla: 30,5°C, raggiungibili verso le ore 11.00.

Sopra gli 850 metri, stratificazioni stabili, con gradienti di 0,6-0,7°C per 100 metri

Zero termico: 4200 metri.

Temperatura necessaria al suolo per labilizzare termicamente l'atmosfera sino a 1400 metri su Rieti 33°C, raggiungibili verso le ore 12,30.

Possibilità volovelistiche della giornata

Dopo le ore 12,30 l'attività termoconvettiva sarà volovelisticamente sfruttabile per voli su circuiti triangolari o di andata e ritorno, con appoggio orografico.

Partenza: Poco dopo le ore 12,30.

Sgancio: sulla verticale del campo di Rieti alla quota di 800 metri.

Nessun cumulo si formerà nelle Valli Reatina, Nerina, ecc.

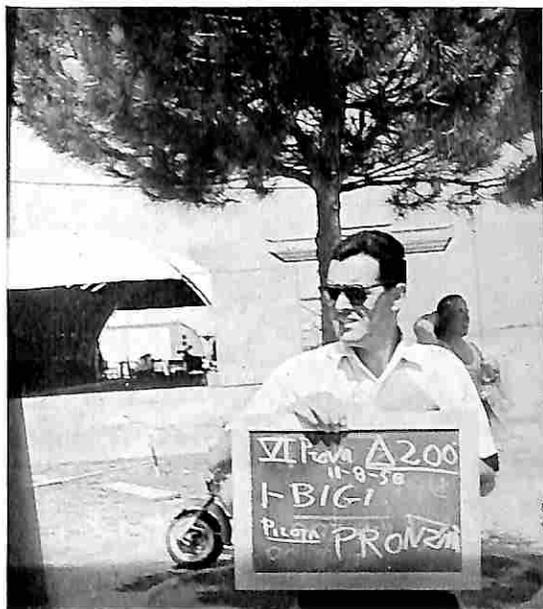
Possibilità di formazioni cumuliformi lungo i rilievi da Est del gruppo «Terminillo» per la maggior parte della massa interessante il versante Adriatico.

Condizioni di veleggiamento sulle valli e pianure: limitate a bolle termiche isolate.

Lungo i costoni montani, verso le ore 12,30, ascendenze prodotte da brezze termiche di pendio abbastanza vigorose.

Le condizioni non si presentano facilissime. La maggior parte del volo si svolgerà in termica secca. Incontreremo cumuli solo sopra il Gran Sasso, sul Terminillo qualche debolissima ed estremamente breve formazione e «batuffoli» lungo la prima metà circa del secondo lato (duravano sì e no un paio di minuti ed era un gioco d'azzardo riuscire a sfrutarli). Il terzo lato riservava, un trabocchetto. Aria marittima tirrenica nel pomeriggio arrivando alla Valle del Tevere provocò cumuli non previsti nel «briefing». Buona parte di questi cumuli erano «vesperalis» quando si arrivò nella zona. Fatto importante da rilevare è che le ascendenze di questa aria marittima «partivano» dai rilievi orientali della valle del Tevere; errore sarebbe stato cercare l'ascendenza alle basse quote della piana spoletana, errore che ad un certo punto stavo per fare. L'ultimo guadagno di quota lo feci in questa massa d'aria che possedeva probabilmente un buon grado di instabilità, proprio alla verticale dell'importante pendio ovest del Monte Acetella che ostacolava questo debole afflusso d'aria. I cumuli apparivano anche sulla Piana spoletana ma poiché si spostavano nel letto di questo afflusso di aria tirrenica ciò ha indotto in errore più d'un pilota.

Quando partiamo, sul Terminillo appaiono alcuni «batuffoli». Da questa sia pur debole manifestazione, forte del volo di prova del giorno precedente (le condizioni meteo sono sensibilmente identiche al giorno 10) ritengo di poter partire verso il Gran Sasso con una quota di almeno 2400 metri, ossia la base di condensazione. Dopo lo sgancio vado a far quota a Poggio Buscone, Cantalice (vedere la riproduzione del barogramma) mi fa guadagnare i primi 400 metri della giornata. Da Poggio Bustone (2) punto sul Terminillo ad imbrancarmi in un nutrito gruppo di alianti. Non riesco a raggiungere



Il primo fotogramma della pellicola che verrà allegata alla documentazione per l'omologazione del primo pilota italiano di velocità sui 200 km.

la quota che mi son proposta come condizione per abbandonare il Terminillo. La propaggine rocciosa est del Terminillo produce una formazione nuvolosa, sfruttandola al meglio, malgrado l'estrema turbolenza, riesco a far 2.300 metri. Lungo il primo lato si manifestano finalmente delle altre leggere formazioni: è tempo di partire per il primo pilone (3). Il costone del Gran Sasso porta diritto al vertice del triangolo il cui reperimento è facilissimo (4). Scattate le fotografie, mi porto nella zona coperta da un enorme, continuo, cumulo. Un vero paradiso per volovelisti! Il mio unico variometro è fermo al piuolo di fondo corsa posto ai 5 m/sec. Il panorama è fra i più belli che mi sia capitato di gustare in volo, di natura diversa ma paragonabile a quelli che si godono a Grenoble e forse anche a Samaden. Ben lontano ancora dalla base di condensazione mi metto in rotta per il secondo lato senza più spiralarne perché è evidente che prima di essere fuori dal tetto di cumuli ne avrò raggiunta la base e con la strumentazione di fortuna che possiedo non posso proprio impegnarmi in v.s.v. Lascio il gruppo del Gran Sasso (b) e mi dirigo a nord sull'altro massiccio anch'esso coperto da un vasto ed attivo cumulo. A est l'aria umida dell'Adriatico condensa le ascendenze di quel versante a quota decisamente più bassa tanto che il pendio orientale degli Appennini è coperto di nubi. Altro rapido guadagno di quota (c) (Majella). Ci si stacca da questa montagna in un gruppetto di alianti fra i quali il «Veltro», il «Canguro» di Mantica,



L'Eolo riparato è pronto per la sesta prova. Notare la capottina di fortuna. (foto Ghorzo).

il « Passero » di Briquadori e il « giallissimo » Zanetti. Cielo blu terso, solo alcune nebbioline... Assumo la funzione di staffetta e di ascendenza in ascendenza arrivo al Monte Coscerno con alle spalle l'eterogeneo gruppetto di alianti. Al Coscerno (d) non trovo che dello zero e per proseguire ho due possibilità: a) rotta diretta verso Foligno, ormai visibile, appoggiandomi alla nota orografica della zona; b) optare per alcune nubi convettive ben sparse alla mia sinistra sui rilievi e anche sulla piana spoletana. Non so bene perchè prenda la seconda decisione, forse per seguire una linea di condotta che gli alianti che mi seguono non potranno fare; ho l'aliante più fine... malgrado l'attuale edizione post Sarno. Punto sul Monte Acetella (e), grosso modo seguo una rotta 90° gradi circa a ovest di quella per arrivare a Foligno.

Il paesaggio del percorso del triangolo dei 200 km è per la massima parte come quello di questa fotografia. (foto Pronzati).



Trovo un buon 2 m/sec e mentre salgo cerco di individuare qualche aliante: più nessuno in vista. Quando raggiungo la base di condensazione l'ascendenza si annulla e dirigo verso Foligno: le nubi che mi avrebbero dovuto accompagnare verso il secondo pilone, in buona parte, nel frattempo si sono sciolte. Perdo così molto del vantaggio che contavo di realizzare. Solo dopo molte difficoltà riesco ad individuare il pilone di Foligno — troppo in mezzo all'abitato è troppo scarse le informazioni date al briefing per il suo reperimento. Il reperimento e le fotografie mi fanno perdere parecchia quota. Finalmente posso fare dietro-front e per qualche minuto resto indeciso per i cumuli ancora riformatisi sulla piana nella sua parte ovest.

Sulla piana l'aria è troppo calma, dubito che in quella calma si possa trovare qualcosa di utile... Mi vengono in mente le parole di Plinio «... solo lungo i rilievi». Punto verso il costone sopra le fonti del Clitumno, per lunghi attimi percorro il costone senza trovare nulla... non mi resta altra possibilità che planare verso l'aeroporto di Foligno! Ho ancora un modesto margine di quota di sicurezza che uso per andare a «grattare» la montagna... e finalmente ho valori positivi al variometro. Con relativa facilità rifaccio i 1600 metri. Mi dirigo verso Spoleto e cerco nel frattempo la «chiave» per uscire dalla pianura. Passo poco a nord della città dove immagino finirò dato l'aria così calma e ferma che non lascia sperare. La solita ciminiera «segnavento» a ovest di Spoleto mi suggerisce di andare nel suo fumo per fare la quota necessaria a portarmi sull'Acetella tutt'ora coronato da un cumulo. Il fumo fila tutto compatto verso ovest! per forse 4 Km poi sparisce... come se si diffondesse verso l'alto. Mi ritrovo così in un tranquillo metro, un po' scarsetto, ma ho modo così di pensare ai fatti miei in attesa di raggiungere la tanto sospirata quota (g). Penso che al campo non pochi saranno in ansia per il nostro bell'aliante rappezzato... quanto lavoro è stato fatto... come sarebbe bello farcela... e così via! Il pericolo di finire da un momento all'altro nel campo di fortuna di Spoleto incombe sempre e quando la modesta quota fatta mi permette di avventurarmi verso l'Acetella lo faccio con una prudenza estrema... incappare in una discesa vuol dire terminare senza possibilità d'appello. Riesco ad «affacciarmi» sul versante ovest dell'Acetella, le cose cambiano rapidamente e l'aria è fortemente turbolenta e improvvisamente ecco un inaspettato 3 m/sec (h). Ho bisogno di almeno 1500 metri per essere al sicuro: devo infatti pensare alla possibilità di incontrare discese nella valle di Terni. Quando raggiungo i 1500 abbandono il mio benefico ascensore e so di essere arrivato!

Il premio più bello delle gare di velocità è il finale, quando si plana verso il campo. La tensione nervosa sparisce, si pregusta la gioia di essere di nuovo fra amici, poter condividere con loro le emozioni e le esperienze della giornata! Mentre Rieti



Il pilone del Gran Sasso. (foto Pronzati).

s'avvicina rimuginò il volo. Considero che dopo il Coscerno ho incontrato un solo aliante... qualcuno potrebbe essere già arrivato, so d'aver perso troppo tempo fra Spoleto e Foligno, sia all'andata che al ritorno. Pazienza, è già molto avere chiuso il circuito dopo una simile riparazione...

Sono ai margini del campo... passo la linea di traguardo, vedo i cronometristi salutarmi e rispondo, ma quasi incredulo ai miei occhi constato di essere il primo a rientrare... Un'ondata di emozione mi assale mentre tiro su in cabrata il mio portentoso «Eolo». Abbasso progressivamente i flap, ultimo 180°, giù il carrello... una lunga rullata, alla fine Sergio è pronto a prendere l'estremità dell'ala... molti

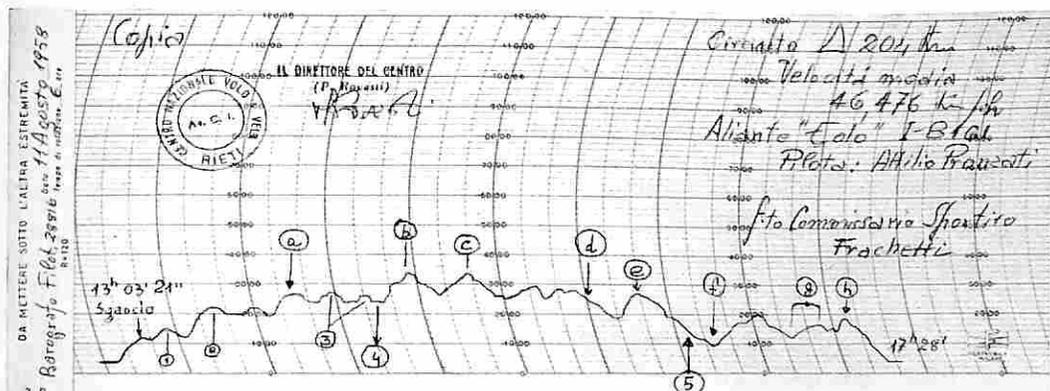
abbracci senza poter parlare! Una bella gara che devo all'AeC di Vergiate e all'entusiasmo della squadra «Eolo».

Due parole sul percorso. Il tracciato è ottimo sotto ogni punto di vista atterrabilità compresa. Lo ritengo un percorso da records dove ben presto qualche buon pilota potrà realizzare tempi di valore internazionale. Le condizioni fumanti non mancano certamente a Rieti e fortunato sarà quel pilota pronto a coglierle al momento opportuno. La mano che lo ha tracciato è felice e abile. Immagino che questa mano pensa già al triangolo dei 300 Km. Sarebbe veramente auspicabile. Il secondo lato può essere allungato quanto occorre e oltre, sia a sud lungo il portentoso pendio occidentale del Gran Sasso, che a nord fino al Subasio e oltre. Il terzo pilone sarà a ovest di Rieti, il campo di Rieti taglierà un lato del triangolo. Sono solo suggerimenti di massima, ma per quel che conosco della zona lo ritengo cosa possibile. Vi è quasi un anno per controllarne le reali possibilità.

Dato che stiamo parlando dell'anno prossimo avrei un'altro suggerimento. La maggior parte dei piloti di volo a vela che Rieti riunirà — si spera ogni anno — non possiede cognizioni precise sull'atterrabilità nel sud.

Personalmente questa ignoranza m'è costata cara. Ma la si potrebbe ovviare qualora venisse stilata una carta con indicazioni opportune (colorazioni adatte) sulle possibilità di posare un aliante a terra senza danni. In questo modo i partecipanti avranno modo di prendersi gli appunti del caso sulle loro carte personali di volo.

Altro suggerimento circa i piloni. Propongo venga riconosciuta valida la sola prova fotografica, la sola veramente obiettiva. Se questo tipo di controllo verrà accettato, sin d'ora i piloti avranno modo di impraticarsi (anche quelli non allenati) a questa tecnica e non ci saranno discussioni alla prossima



La cartina barografica del volo di Pronzati per la gara di velocità su circuito triangolare di 200 km.

Soc. O.M.S. Saleri

Lumezzane S. S. (Brescia)

Rubinerterie brevettate per metano



Rubinerterie sanitarie
senza premistoppa



Rubinerterie per acquedotto
e riscaldamento



Contatori per acqua e per gas

MANZONI FRATELLI

Sant'Angelo Lodigiano (Milano)



Fonderie e Officine Meccaniche

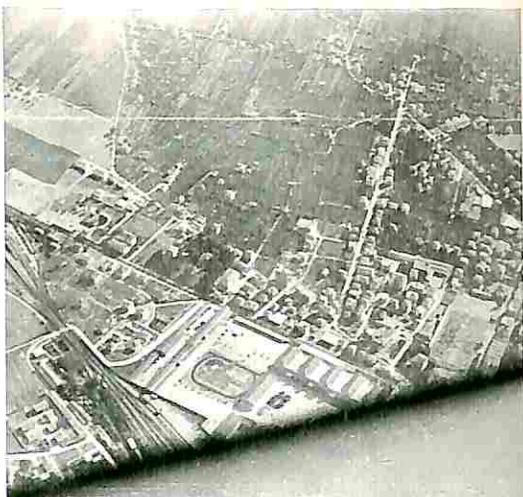


SARACINESCHE

PER ACQUEDOTTO

PER GAS

PER RISCALDAMENTO



Foligno: il secondo vertice del triangolo di 200 km.

edizione del Trofeo. Mettere i limiti di quota, più o meno osservati, per permettere ai Commissari l'individuazione degli alianti, nuoce alla condotta di gara e non raggiunge nella sua totalità lo scopo che una disposizione del genere si prefigge, cioè l'esatto riconoscimento degli alianti.

* * *

A conclusione, circa la mia gara, posso dire che l'avervi partecipato con una aliante di caratteristiche elevate ha rappresentato un'esperienza totalmente nuova. L'esperienza della passata edizione m'è servita solo per una maggior familiarità di carattere strettamente geografico dei luoghi. Il comportamento in gara l'ho dovuto riadeguare alla macchina che pilotavo. Sono anche certo di non aver tratto da essa tutto quanto mi poteva dare. Sicuramente un rendimento più elevato dell'« Eolo » sarà possibile averlo quando più d'una macchina di caratteristiche analoghe sarà presente in gara.

Bisogna in altre parole che nascano stimoli sul piano agonistico da imporre una condotta di gara più attenta e non « adagiata » su un troppo sensibile vantaggio macchina, come invece ho goduto in esclusiva. Ci sono molti piloti che adeguatamente allenati avrebbero potuto fare anche meglio di me.

Se si darà possibilità al vivace spirito agonistico che anima i volovelisti di manifestarsi, si avranno sicuramente risultati validi. E il nostro volo a vela ne ha molto bisogno.

ATTILIO PRONZATI

Nel titolo:

Attilio Pronzati fotografato con la formidabile squadra dell'Aero Club di Vergiate. (foto Tom).

NAZIONALI...E SQUADRE

di ANTONIO GHIORZO

Troppo scrivere viene fatto normalmente dei piloti. Poco più di niente, invece, delle squadre e della loro vitaccia selvaggia, dura, bella e sentimentale.

Il mio « giornale di terra » è densamente popolato di cose e di fatti che mi hanno colpito, indispettito e, via!, soddisfatto.

È spontaneo, per un terrestre come me, ricordare — come primo valore nella graduatoria degli episodi della Rieti 1958 — quel circuito di velocità su duecento chilometri mirabilmente effettuato e vinto dall'ottimo Pronzati su un « Eolo » ritornato in vita per esclusivo merito di una abile, omogenea e vera equippe; ricordo più significativo di qualsiasi altro panegirico letterario a pro di questo o quel « magister aequitum » volovelistico.

Quattro giorni e quattro notti di capace, caparbio lavoro — pilota in testa — per rimettere in linea una macchina che per lo meno doveva essere iscritta nella lista degli aggravati con libero ingresso ai parenti.

Come è possibile non porre alla attenzione di ogni buon volovelista — particolarmente di quelli che, naturalmente anche piloti, da anni fanno la dura routine della strada e dei recuperi — la compiuta impresa di riportare a casa, da oltre duecento chilometri, la macchina scassata; di mettersi a rifare parte della fusoliera; di sostituire totalmente per ingegnosa soluzione una capottina lunga due metri; di

ricostruire cassone e rivestimento di una buona metà di semi-ala e di portare a termine, infine, le riparazioncelle varie sparse qui e là su tutto l'aliante?

Pronzati non avrebbe potuto meglio ricompensare il lavoraccio dei suoi uomini.

Sarebbe troppo avere tutte squadre così? O i mercenari sono una istituzione voluta per diffondere nelle masse la conoscenza del volo senza motore e del suo affrettato ed effimero vivere estivo?

Una attrezzata, affiatata ed allenata squadra, a mio avviso e col convincimento di tutti i membri delle duecentottanta squadre che hanno partecipato ai mondiali di Quatros Vientos, Camp Hill, Saint Yan e Leszno, non fa che assicurare un ottimo funzionamento della macchina e di conseguenza un maggior rendimento del pilota; in conclusione, una più riuscita gara globalmente intensa. Per due ragioni. Primo, perchè il pilota recuperato dal proprio equipaggio è più assistito, protetto e aiutato sia materialmente che moralmente — e vorrei dire anche consigliato — che non da bravi manzoniani a reclutamento stagionale. Secondo, perchè la macchina smontata, mossa, pulita, rimontata, regolata e trasportata (in emergenza, anche riparata) da chi quella macchina ben conosce è sempre più sicura, insisto sul sicura, d'ogni altro arnese di impiego promiscuamente irritante.

Sono ancora disponibili copie di VOLO A VELA 1952

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

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

La pubblicazione viene spedita franco di porto.

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

ATTREZZATURE PER GARAGE

STAZIONI DI SERVIZIO COMPLETE



"ALEMITE"

STAZIONI DI SERVIZIO
COMPLETE ORIGINALI
AMERICANE

PONTI SOLLEVATORI
IDRAULICI ED ELETTRICI

GRUPPI COMPRESSORI
POMPE DI LAVAGGIO

CRICCHI IDRAULICI
INGRASSATORI SPECIALI

PISTOLE - FLESSIBILI ARIA
ACQUA - OLIO - GRASSO



PISTOLA STROBOSCOPICA
per messa in fase accensione

ANALIZZATORE PER MOTORI A
SCOPPIO "POWR-TUNER,,

ANALIZZATORE DI COMBUSTIONE
PER MOTORI A SCOPPIO

TESTER ELETTRONICI PER
DIAGNOSI MOTORI

Ecco perchè voglio pensare come giusto che qualsiasi cosa riguardante operativamente e tecnicamente aliante e pilota sia di esclusiva competenza della squadra e non purtroppo (ma ormai è del passato...) dominio di una eletta, sia pur volonterosa, troupe di indiovalati tuttofare.

Senza biasimo alcuno a persone e tanto meno agli esecutori di ordini, ben sapendo infatti con quale dispendio di energie sia stato fatto ogni recupero, spina dorsale dell'azione di squadra, ritengo però si debba porre con franchezza estrema il dito sulla piaga.

Conosco le difficoltà volovelistiche nazionali e vedo già i sorrisi ironici che molti faranno nel leggere queste righe ma ritengo, senza tema di smentita, che non potrà mai esserci gara nazionale, tale da meritarsi un giudizio positivo, finchè ogni pilota non avrà una squadra tale da essere per qualsiasi evenienza autosufficiente.

E' ora di abolire certe usanze di reclutamenti massivi (francesismo...), usanze alle quali la logica è fortemente allergica.

In qualsiasi gara, specie se articolata su diverse prove, si inserisce necessariamente il recupero terrestre. Il recupero deve essere fatto dalla squadra, non da una squadra, e tanto più i suoi membri saranno idonei e abili, quindi efficienti, tanto più quel particolare membro di squadra che è il pilota sarà sollevato da preoccupazioni di natura prevalentemente logistica e pertanto si terrà sempre pronto e relativamente fresco alle nuove tentoni. Non solo, ma non obbligherà mai giuria, commissione sportiva e direzione di gara (che hanno altri compiti) a inutili dannose attese o revoche che a volte potrebbero sembrare favoritismi.

Infatti, in prove conclusesi con numerosi, distanti e sparsi « fuori campo », si sono visti piloti obbligati a opprimenti attese o coinvolti in inutili scorribande, frutto di collettive stacanovistiche spedizioni.

Risultato: tutti stanchi morti, senza gloria, molto tempo perso, rinvio della successiva prova e — attenzione alla sicurezza di volo! — partenze di piloti accecati dal sonno.

Sarò soddisfatto se questi quattro appunti saranno soltanto classificati pareri personali, contento se fonte di discussione, felice se seguiti dai fatti. Allora, per l'anno prossimo, Rieti anno uno.

ANTONIO GHIORZO

NOTIZIARIO

FERRARI RAGGIUNGE I 9.800 METRI D'ALTEZZA

Il 22 settembre scorso, decollando da Modena sul Canguro I-AECD ormai famoso in tutta Italia, l'ing. Ferrari ha migliorato i records italiani di quota e di guadagno quota categoria monoposti, portando i nuovi limiti a m. 9800 e m. 8850 rispettivamente.

I precedenti primati appartenevano allo stesso con m. 8097 e m. 6159 ed erano stati stabiliti il 1° dicembre 1957 e l'8 febbraio 1956, migliorando i limiti precedenti ancora da Ferrari stesso detenuti.

Così, mentre ancora si sta scrivendo sulla sua vittoria al Trofeo Bonomi, che l'ha laureato Campione Italiano 1958, l'ing. Guidantonio Ferrari ci ha dato una nuova conferma della sua preparazione, sensibilità e capacità con un volo di portata mondiale. E' infatti solo da quest'anno che in Europa, e più precisamente in Francia, sono stati passati i fatidici 10.000 metri, che il nostro Campione ha sfiorato e che ha mancato per una banale carenza di ossigeno: nè ormai sono più tanto lontani i records mondiali della specialità, che si aggirano sui 13.000 metri di altezza con 10.000 metri di guadagno quota.

Questi risultati, ottenuti all'estero con buon spiegamento di mezzi e da rappresentanti di Centri di studio, sono quindi poco migliori di quelli che Ferrari ha recentemente ottenuto da solo, con pochi mezzi, nessuna assistenza ed un vecchio Canguro; mentre egli, con Mantelli, è oggi ancora forse l'unico pilota che abbia familiarità col volo d'onda, che da solo si è studiato fra il generale disinteresse.

Il volo a vela in Italia è povero e tutto quello che c'è oggi, è per lo più dovuto a poche e contrastate iniziative personali; è per questo che Ferrari, degno discepolo e

continuatore dell'opera di Mantelli, può essere con questi considerato il pioniere del volo d'onda in Italia.

Qui sotto, in uno schematico riepilogo, riportiamo in originale la sintesi della sua attività sportiva di quest'anno e la stringata ma efficace descrizione di quella importante impresa.

Voli compiuti a Modena col Canguro I-AECD da G. A. Ferrari

- 1) 7.7.58 Modena-Ponte Via Emilia sul Fiume Idice - Reggio E.-Modena 11.20-17.05 5h45' 1900/900 m. 145 km.
- 2) 8.7.58 Modena-Aeroporto Forlì e ritorno-prefissato - 11.40-18.20 6h40' 2100 m/400 m. 209 km.
- 3) 9.7.58 Ponte Via Emilia sull'Idice Aer S. Damiano - 10.20-16.25 6h05' 1500/100 150 km.
- 4) 10.7.58 Modena-Ponte Via Emilia sul F. Taro-Bologna Città-Bol. Aeroporto - 11.20-17.30 6h10' 2000/700 155 km.
- 5) 11.7.58 Modena-Faenza-Reggio E. Bologna Aeroporto - 11.50-18.35 6h45' 2100/500 250 km.
- 6) 23.8.58 Modena-Foce del F. Reno e ritorno - 11.30-17.25 5h55' 2600/900 212 km.
- 7) 26.8.58 Modena-Cadelbosco di Reggio E. - Modena - 11.30-17.10 5h40' 1200 m/400 m 52 km
- 8) 13.9.58 Modena-Parma Città - 14.50-17.20 2h30' 1500/600 50 km.
- 9) 22.9.58 Modena - Monte Cimone - Modena - 11.15-17.03 5h43' 9800 /950 106 km.

(Salvo taratura barografo)

Condizioni dei vari voli:

- 1) termiche secche; vento ENE/8 - 10 kts;
- 2) termiche con cumuli, base 1200 -1400, vento ENE 8 - 10 kts;
- 3) termiche quasi secche con base dei rari cumuletti 1000-1200; vento ENE 15 kts;
- 4) termoonda per venti di NE; vento locale NE/15 kts; base dei cumuli 1000-1300;
- 5) termoonda per venti di NNE con forte instabilità; vento locale N/10-15 kts; base cumuli 1300-1600;
- 6) termoonda per venti di Sud con moderata instabilità; vento locale da 200°-220°/20 kts; al mattino cumuli con base 2000-2200, poi cielo sereno e, nel pomeriggio copertura totale di cirrostrati senza nubi medie o basse;
- 7) inizialmente termoonda con forte umidità e scarsa instabilità, per vento da S; base cumuli 800 m; poi termiche secche in cielo sereno, vento locale di media intensità, prima da S, poi NW e quindi NE;
- 8) inizialmente debole termoonda in cielo sereno per venti di NE, quindi termiche secche deboli in aria quasi stabile;
- 9) su Modena termoonda per venti di SW con moderata instabilità e notevole umidità; base delle nubi 2000, sommità 3500-4000; sgancio sul campo a poco meno di 1000 m, salita in termoonda a 3000; primo traversone controvento; seconda salita (in termoonda) sino a 3400; secondo traversone controvento; terza salita (in onda) sino a 4.800 tra Sasuolo e Serra Mazzoni; terzo traversone e salita da 1800 — pri-

DAL CENTRO NAZIONALE

ma in rotore e poi in onda — alla quota massima nella zona di Sestola-Pievepelago; onda di media intensità (2-3 m/s) (oscillante per venti fluttuanti) ma di intensità praticamente costante con la quota; a 9.800 m. l'ascendenza di 2 m/s è stata abbandonata per scarsità di ossigeno nelle bombole; temp. minima —33°; vento Cimone a mezzogiorno 240°/25 kts QNT 35; alle 16 230°/17 kts QNT 25; al disopra di me vi era un cirrostrato con base forse a 11 o 12 mila, con fessura di foehn e bordo anteriore abbastanza pinnato, ma non netto e stabile (promontori e insenature in movimento alterno); al disotto di me 3/8 di stratocumuli con base sui 2.000 e sommità sui 4.000; con fessure di foehn. Nessuna lenticolare. Utilizzazione dell'onda assai delicata sino ai 5.000 m. circa, essendo fluttuante ed in continuo spostamento; più facile al disopra dei 5-6 mila metri; essendo un poco più stabile e con intensità di vento tra i 70 e i 100 km/h, per quanto il congelamento dell'umidità sull'interno del parabrezza avesse tolto ogni visibilità anteriore. Permanenza al disopra dei 7.000 m., poco più di un'ora; consumo totale ossigeno, 630 litri; permanenza al di sopra degli 8000, poco più di mezz'ora.

I voli 1/5 dell'elenco precedente sono i primi da me compiuti nell'anno, dato che prima, mentre ero a Roma, non ero stato autorizzato a volare presso il Centro Nazionale di Rieti.

In questi voli ero rigorosamente impegnato ad atterrare sempre su aeroporti, poiché l'Ufficio Volo a Vela dell'Ac.C.I. non aveva voluto autorizzarmi ad atterraggi fuori campo. Questa limitazione, alla quale mi sono scrupolosamente attenuto, mi ha impedito lo sfruttamento regolare e completo delle situazioni.

Il volo n. 9 è il primo nell'onda dell'Appennino Emiliano da me eseguito con inalatore; conferma le mie precedenti esperienze e deduzioni; meraviglia la imponenza del fenomeno ondulatorio, soprattutto la sua propagazione a quote assai elevate, in condizioni che non davano origine a lenticolari pur essendoci umidità e nebulosità notevole.

Volovelisti che hanno compiuto prove valide per l'insegna d'argento

Quota:

Zamboni Livio, RI - Pace Prof. Fr.sco, RI - Carocci Aless., Roma - Belli Fr.sco, RI - Motta Carmelo, TO - Onofri Prof. Dante, RI - Ten. Col. Greco Filippo, Roma - Hoellker Gustavo, CPV - Giusti Gugl., Verg. - Locatelli Adr., AVM - Colombo Aldo, AVM - Mizzau Gianni, Verg. - Trezzi Mario, AVM - Bellini Trinchi Luigi, Roma - Urbani Giorgio, Milano - Kahn Wilhelm, Germ. - Palumbo Vincenzo, RI.

Durata:

Scano, RI - Meda Michele, AVM - Paglia Michele, Roma (fatto Cang.) - Benzeni, AVM - Piludu, Roma, Zamboni, RI - Motta C., Torino - Giusti, Verg. - Valzamia Gianni, CO - De Marta G. nni, TO - Locatelli A., AVM - Mizzau, Verg. - Ronchetti Mario, Verg. - Trezzi Mario, AVM - Kahn Guenter, Germania - Kahn Wilhelm, Germania - Pace F.sco, RI - Urbani Giorgio, MI.

Distanza:

Bolognesi Silvio, CO - Brogginì Ferdin., AVM - Monchetti Willy, RI - Meda, AVM - Benzeni, AVM - Piludu, Roma - Zamboni, RI - Ten. Col. Greco, Roma - Giusti Gugl., Verg. - Marchi Giorgio, CPV (manca 5 ore) - Urbani Giorgio, MI - Kahn W., Germania - Pace F.sco, RI.

Elenco degli allievi brevettati durante i corsi estivi 1958

Giugno

1 Carocci Alessandro, Roma - 2 Pace Francesco, Rieti - 3 Pellegrini Ferruccio, CPV - 4 Vavassori Fiorenzo, Vergiate - 5 Ruffini Enrico, PS - 6 De La Penne Renzo, Roma - 7 Antonini Riccardo, SI.

Luglio

8 Moreschini Mario, Roma - 9 Solarino Osvaldo, GE - 10 Nustrini Luciano, FI - 11 Cattani Paolo, TN - 12 Kahn Wilhelm, Germania - 13 Kahn Guenter, Germania - 14 Cavazzoni Giovanni, Bo - 15 Cappelletto Luigi, Biella - 16 Bertagnolio Franco, Biella.

Agosto

17 Rotti Luciano, Roma - 18 Zampieri Mario, Roma - 19 Pantaleoni Carlo, AVM (PC) - 20 Martini Adolfo, CPV - 21 Castelli Franco, Genova (è di BS) - 22 Galli Giuseppe, BS - 23 Machi Ennio, PA.

Settembre

24 Piovanelli Maurizio, BS - 25 Anastasi Vincenzo, Città di Castello - Zamorani Massimo, GE - 27 Siniscalchi Massimo, Roma - 28 Gabaglio Giovanni, Cantù - 29 Ferrari Bruno CR (socio BS) - 30 Li Gotti Giuseppe, Reggio C. - 31 Bellini Trinchi Luigi, Roma - 32 Gavazzi Marco, Como - 33 Gavazzi Stefano, Como - 34 Novaro Luciana, TS - 35 Brunori Roberto, Arezzo - 36 Feliziani Vincenzo, PS - 37 Baroni Benedetto, RI - Ferrarini Mario, MI (Feltrinelli) - 39 Martignoni Michele, MI (Feltrinelli) - 40 Achere Willy, RI - 41 Finocchiaro Giovanni, Roma - 42 Galimberti Marco (non ha sostenuto le prove teoriche) (Osnago) Roma.

Allievi che hanno abbandonato il corso per motivi professionali (pronti per la prova pratica)

- 1 Riccardino Spartaco (ha sostenuto le prove teoriche)
- 2 Veroli Umberto (ha sostenuto le prove teoriche)
- 3 Rinaldi Luciano (ha sostenuto le prove teoriche)

Allievi senza precedenti aeronautici che non hanno ultimato il corso

- 1 Bucari Elio (scarsa attitudine al pilotaggio).
- 2 Leonetta De La Penne (ha superato le prove teoriche).
- 3 Fausto Marsili
- 4 Bedalov Giorgio (ha superato le prove teoriche).
- 5 Giordano Carantonio (ha superato le prove teoriche).
- 6 Guastella Nicola (ha superato le prove teoriche).
- 7 Pier Dionede Lesieur (ha superato le prove teoriche) (scarsa attitudine al pilotaggio).
- 8 Nava Aristide

NOTIZIARIO ESTERO

CONFERENZA F.A.I. 1958

Alla Conferenza Generale della F.A.I. (Los Angeles, California, 16 Aprile 1958), cui hanno partecipato i rappresentanti di 36 nazioni — Italia esclusa —, la Commissione Sportiva ha deciso, tra l'altro, di:

— non limitare il numero degli stranieri che possono partecipare fuori concorso ai Campionati Nazionali e di accettare, quindi, il principio che la partecipazione straniera può apportare maggior interesse negli sport aeronautici e che lo scambio di esperienze fatte durante questi concorsi non può che migliorare la tecnica di quegli sport;

— permettere ai concorrenti stranieri di partecipare alle gare quali membri di squadra nazionale secondo gli stessi principi adottati dal Comitato Olimpico Internazionale; la Commissione Sportiva, se non ha visto inconvenienti a che sia ammessi, in una squadra nazionale, degli stranieri non concorrenti quali aiutanti la squadra stessa, ha però insistito che il Capo-squadra, anche se non concorrente, sia obbligatoriamente della nazionalità della squadra.

Le cariche direttive della Commissione Sportiva sono state così attribuite per elezione: *Presidente*, Capitano Ide (U.S.A.); *Vice-Presidente*, Signor Yperlaon (Olanda) e *Segretario*, Signor Blériot (Francia).

Molte le medaglie ed i diplomi distribuiti a Los Angeles. Tra l'altro, la volovelistica *Medaglia Lillenthal* è stata attribuita a Don Luis Vicente Juez Gomez in riconoscimento dei suoi particolari meriti: primato internazionale d'al-

tezza per alianti nel 1945; campione del mondo (biposti) nei Campionati 1952; secondo classificato (monoposti) nei Campionati 1956; grande animatore dello sport volovelistico in Spagna.

Durante i lavori della Conferenza è stata segnalata la situazione di alcuni Paesi dove gli Aero Clubs nazionali non s'occupano sufficientemente del volo a vela, dell'aeromodellismo e del paracadutismo. La Conferenza ha deciso di demandare all'ufficio della F.A.I. l'esame della

situazione in ognuno dei Paesi segnalati e di prendere le disposizioni necessarie al fine di assicurare che tutti gli sport siano efficacemente rappresentati nella F.A.I. stessa.

Le cariche direttive della F.A.I. sono state così attribuite per elezione: *Presidente* (per acclamazione), Miss Jacqueline Cochran (U.S.A.), prima donna, nella vita della F.A.I., eletta *Presidente*; *Vice-Presidente*, Signor Jacques Allez (Francia) e *Tesoriere Generale*, Signor Jean Blériot (Francia).

Tra i quindici Vice-Presidenti non d'ufficio, figura il Generale Napoleone Del Duca (Italia).

La Conferenza Generale della F.A.I. si terrà, nel 1959, a Mosca.

25 mi CAMPIONATI NAZIONALI AMERICANI DI VOLO A VELA

Il nuovo Campione Nazionale di volo a vela 1958 è Dick Schreder di Toledo, Ohio, che ha portato alla vittoria il suo nuovo aliante HP-8, dopo una combattutissima lotta per il conseguimento del primo posto.

Le giornate ufficiali di gara sono state sette. Ecco il punteggio dei primi nove classificati:

Classe aperta (Classifica Generale)

1. R. E. Schreder - HP-8 - 5905
2. Hutchinson - Prue 215 - 5797
3. H. W. Jensen - LO-150 - 5417
4. Graham Thomson - RJ-5 - 5229
5. Robert L. Moore - 1-21 - 5168
6. D. J. Mancuso - 1-23 - 4751
7. Sterling Starr - 1-26 - 4591
8. V. Swierkowski - Nimbus III - 4047
9. J. Sawyer - Nimbus III - 3831 (6 giorni).

Nella Classe (Standard) 15 metri, che ha avuto una classifica separata, il vincitore è stato Harold

Hutchinson di Santa Monica, California.

Hutchinson con il suo Prue 215 è sempre stato in testa durante tutti i Campionati.

Ecco il punteggio dei primi nove classificati:

Classe (Standard) 15 metri

1. H. Hutchinson - Prue 215 - 6340
2. D. J. Mancuso - 1-23 - 5179
3. Sterling Starr - 1-26 - 5086
4. V. Swierkowski - Nimbus III - 4448
5. Robert Gomes - 1-26 - 3094
6. Bill Ivans - Ka-6B - 2988 (3 giorni)
7. R. Briegleb - BG-12A - 2962 (6 giorni)
8. Dave Lobmaster - 1-26 - 2925
9. Harner Selvidge - 1-26 - 2665

Nella Classe biposti ha vinto Marcel Godinat di Phoenix, Arizona con un Pratt-Read; 2083 punti.

Vendesi aliante tipo **Cat - 20** - nominativo **I - CATT**
in ordine di volo e strumentato

L. 250.000

Rivolgersi presso la sede dell'AEROCLUB VOLOVELISTICO MILANESE

Via U. Foscolo 3 - MILANO - Telef. 872.477

Nella Classe Club-Squadra ha vinto la squadra di Kit Drew, Bill Ivans e Rudy Mozer, con il Ka-6B di Mozer: 5493 punti.

La gara è stata caratterizzata da eccellenti condizioni per il veleggiamento. La maggior parte dei concorrenti ha compiuto per la prima volta esperienza di veleggiamento in montagna.

Un nuovo primato nazionale è stato stabilito (soggetto ad omologazione) durante le gare da Jean Arnold nella categoria meta prefissa monoposto femminile con un volo di 92,5 miglia in uno Schweizer 1-26.

Il record mondiale di distanza con meta prefissa e ritorno al punto di partenza di 320 miglia è stato migliorato da due piloti, Schreder e Jensen, che hanno portato a termine la prova di una giornata, e cioè una corsa su meta prefissa e ritorno, Bishop-El Mirage-Bishop, di 387 miglia. Tuttavia il nuovo record non è valido perchè non sono state soddisfatte tutte le regole richieste per l'omologazione.

Nuovo record di volo a vela tedesco

Il record tedesco di distanza con ritorno al punto di partenza per biposti, detenuto da Heinz Huth di Amburgo, è stato migliorato da Emil Karch dell'Akaflieg di Monaco con un Mü-10 Milan.

Per il percorso di 320 km da Prien am Chiemsee fino ad Albmot bei Aigen im Ennstal (Austria) e ritorno, Karch impiegò otto ore. Il volo è ora soggetto ad omologazione.

Da *Flugwelt* - N. 9 - settembre 1958

Nuovi primati polacchi

Gli sforzi polacchi sono costantemente tesi alla conquista di misure mondiali. Ancora all'ordine del gior-

no, con grande onore, le donne. Gli albi della Fédération Aéronautique Internationale (Circolare d'informazione n. 110 del 6 ottobre 1958) si sono arricchiti di misure femminili veramente elevate nella Classe D-2. Alianti pluriposti. Il 18 luglio 1958, la Signora Lucyna Bajewska (pilota) e la Signora Krystina Cieslik (coopilota), su «Bocian-Z» immatricolato SP-1560, hanno migliorato con un sol volo i due primati internazionali di *meta prefissata* e di *distanza in linea retta* portandoli a 489,8 chilometri. Percorso: Leszno-Chelm.

Il 10 agosto, dopo soli 23 giorni, la Signora Pelagia Majewska (pilota) e la Signora Jadwiga Kurka (coopilota), su «Bocian» immatricolato SP-1552, anch'esse con un sol volo, hanno portato gli stessi primati a ben 518,59 chilometri, quanti separano Pinczin da Tyszowce.

Nello stesso «fumante» 10 agosto, la Signora Bajewska, appena «sprimatizzata», si è assicurata — e questa volta nella Classe D-1, Alianti monoposto — il nuovo record di *velocità su percorso triangolare* di 300 chilometri alla media di 50,032 chilometri orari. Aliante:

«Jaskolka-Z», matricola SP-1752. Vertici: Warszawa-Glinnik-Deblin-Warszawa.

Voli di distanza a Klippeneck

Il campo di volo a vela di Klippeneck presso Spaichingen nel Württemberg, nei mesi di maggio e giugno, è stato di nuovo punto di partenza di diversi bei voli.

Infatti il 31 maggio Hannes Maier compie un triangolo di 302 km con vertici Hornberg e Bretten.

L'8 giugno Helmut Zeidler compie oltre 312 km in distanza libera fino a Cham: il giorno dopo Rolf Eppe dichiara Cham come meta prefissa e la raggiunge.

Il 14 giugno il Dr. Zetsche vola per 315 km fino a Châtillon in Francia, mentre Hannes Maier compie 475 km fino ad Avord.

Due giorni dopo ancora Hannes Maier percorre il triangolo Klippeneck-Hornberg-Bretten - Klippeneck e prosegue il volo fino a Münsingen, percorrendo un totale di 365 km. Il 17 giugno Siegfried Maser compie 338 km fino a Hof e Helmut Zeidler atterra a soli 3 km da Klippeneck dopo un volo in triangolo di 310 km sul percorso: Klippeneck-Hornberg-Karlsruhe-Gosheim.

DA TUTTO IL MONDO

La Federazione Aeronautica Internazionale ha omologato (Circolare d'informazione n. 109 del 3 Settembre 1958) il nuovo primato internazionale femminile della classe D-2 (alianti pluriposti): velocità su percorso triangolare di 100 km.

Le polacche Pelagia Majewska (pilota) e Irena Raze (passeggero) sono le nuove primatiste; hanno realizzato la notevole media di km/h 76,193 a bordo del biposto

«Bocian» immatricolato SP-1564 sul percorso Aleksandrow-Niewiesz-Zduny-Aleksandrow in data 13 Giugno 1958.



Dal 1953 al 1958, un biposto-scuola «Doppelraab» ha effettuato la bellezza di 12.500 voli senza alcuna scassatura. Il notevole e significativo primato è del Centro di volo a vela tedesco di Hornberg.

BURRIFICIO



- MILANO
VIA TIBALDI, 32 - TELEF. 8480708

FRATELLI LOCATELLI

In Belgio, gli Aero Clubs svolgenti attività di volo a vela ricevono dallo Stato i seguenti aiuti diretti:

— per soci di età inferiore a 25 anni: Lit. 250 per verricellata, Lit. 937,50 per traino aereo con « Piper Cub », Lit. 1.250 con « Auster » e Lit. 1.562,50 con « Tiger Moth »;

— per tutti i soci: al conseguimento dell'attestato « B » Lit. 3.750, del « C » Lit. 6.250 e del « C. d'argento » Lit. 37.500.



Con un supplemento di 50.000 franchi francesi, la nota Ditta Wassmer trasforma in rimorchiatore il « D. 120 Jodel » abilitandolo al traino di alianti fino a 400 chilogrammi di peso al decollo. Decollo in 250 metri e raggiungimento della quota di 30 metri a 600 dal punto di partenza. Salita a 500 metri in 5'30", decollo compreso.



Con largo impiego di materie plastiche è in costruzione presso l'Aero Club di Vienna, lo « Standard Austria », aliante di 15 metri d'apertura, studiato dall'ingegnere Kunz. Efficienza 31, aumentabile a 37 con estrema cura della rifinitura superficiale.



Grande uso di materie plastiche anche nell'aliante « F.S.24 Phönix », un fine con 37 di efficienza e dal profilo laminare. E' un 16 metri allungato a 17,8, creato dagli ingegneri Eppler e Nägele di Stoccarda

e collaudato alla fine dello scorso anno.



All'EXPO di Bruxelles sono in mostra due alianti francesi: un « Bréguet 901 » ed un « Fauvel AV-36 » tutt'ala.



Il « Geiger II » è un laminare tedesco di 17,80 di apertura in avanzata costruzione presso la Segel-Flugzeugbau Rock e C. in Inzell (Baviera). Dovrebbe assorbire 2.000 ore lavorative. Con allungamento 23, peso kg 370 in ordine di volo e caricato a 26, si calcola debba scendere cm/'' 55 a 70 orari e toccare un'efficienza massima di 35 a 82 orari. A 120 orari conserva $E = 28$ con discesa cm. 120.



Il tutt'ala « Fauvel AV-361 », ultima versione del notissimo « AV-36 », costa — completamente strumentato e in ordine di volo — 700.000 franchi francesi, pari a Lit. 1.038.170.



Assai intensa è stata l'attività volovelistica tedesca nell'anno 1957. Due esempi significativi:

— Klippeneck (Wurtemberg): centro nel quale hanno operato 89 gruppi di volo a vela: oltre 15.000 voli pari a più di 5.000 ore con 17.048 chilometri di distanza in 185 voli: di questi, 54 superiori a 100 chilometri;

— Unterwösen (Engadina): il centro di questa cittadina ha totalizzato, sempre nel solo '57, 7.022 voli per 2.674 ore.

Il « Ka 6 » è stato designato come il miglior aliante di classe standard a seguito di concorso tecnico organizzato dall'O.S.T.I.V.

Dei dieci alianti presenti a Leszno in occasione dei mondiali, la giuria ha deciso di procedere ad approfondito esame di soli quattro, più degli altri rispondenti alle indicazioni del regolamento: « Mucha Standard », « Bréguet 905 », « Pick III C » e « Ka 6 ». A prove in volo completate, il « Ka 6 » è stato segnalato come vincitore.



Sono 1.297 le insegne d'argento polacche alla fine di settembre 1958. Dalle misure degli ultimi 20 Brevetti « D » si può rilevare che le distanze relative sono state coperte: 19 col noto aliante « Mucha » e 1 soltanto con lo « Sroka ». Le stesse sono qualitativamente così ripartite: 8 prove tra km 52 e 60; 3 tra km 60 e 70; 5 tra 70 e 80; le rimanenti 4 sono di km 90, 92, 162 e 238. Le durate sono comprese tra 5h.07' e 11h.20'. Le quote, infine, tra m 1020 e 3000.



Sui carrelli trasporto alianti presenti a Leszno in occasione dei Mondiali sono stati rilevati i seguenti ingombri: la minima lunghezza sul danese del « Ka 6 » e sul tedesco del « Ka 6 BR » (entrambi m 6); la massima sullo jugoslavo del « Meteor 57 » e sugli ungheresi del « Siraly II » e « Standard Futar » (entrambi m 14,4); la minima larghezza sul tedesco del « Geiger II » (m 1,70) e la massima sull'argentino dello « Skylark III » (m 2,95).

VOLOVELISTI!

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

Avete bisogno di ingrandire le vostre più belle negative volovelistiche?

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

CHIEDETECI PREVENTIVI

Facilitazioni ai volovelisti da un volovelista.

PASTORELLI

CINE FOTO OTTICA - CODOGNO (Milano)

VITA DEI GRUPPI

A E C. TORINO

AERO CLUB TORINO

Centro di Volo a Vela del Politecnico di Torino

A Torino, l'attività di volo a vela collabora con il Centro di Volo a Vela del Politecnico (CVT).

Quest'anno si è avuto un forte incremento di attività, reso possibile da due fatti principali: la revisione generale di alcuni alianti, che ha fatto sì che all'inizio della stagione la flotta fosse in condizioni di perfetta efficienza; la presenza continuativa sul campo di Franco Castagno che, dal 1° marzo è istruttore stabile presso l'Aero Club.

Qualche cifra darà meglio l'idea di quanto si è fatto; riporto qui di seguito, mese per mese, il numero di lanci e le ore volate:

Gennaio	...	14	...	3h15'
Febbraio	...	48	...	12h22'
Marzo	...	208	...	80h56'
Aprile	...	174	...	104h01'
Maggio	...	280	...	178h08'
Giugno	...	246	...	154h37'
Luglio	...	255	...	210h16'
Agosto	...	90	...	128h01'

I totali a tutto Agosto sono i seguenti:

— Lanci	n. 1315
— Ore volo alianti	871h 36'
— Ore volo rimorchiatori	194h 30'
— Rapporto tempi aliante/ rimorchiatore	4,48
— Durata media volo aliante	0h 40'
— Durata media volo rimorchiatore	0h 09'

Queste cifre mostrano che l'attività, rispetto allo stesso periodo degli anni precedenti, è all'incirca triplicata. E ciò permanendo le gravi limitazioni imposte dalla vicinanza dell'aeroporto di Caselle, che costringono ad utilizzare per i veleggiamenti la zona meteorologicamente meno favorevole (è esclusa infatti la città e la collina).

Nell'anno, con il superamento della prova teorica oltre a quella pratica di veleggiamento, hanno

conseguito il brevetto «C» i seguenti piloti: Bosco Paolo, Cavallo Giorgio, Codecà Alessandro, Columba Antonio, Defilippis Vincenzo, Garnero Marco, Gasparella Romolo, Motta Carmelo, Occhiena Giovanni, Seren Marisa.

La giovanissima signorina Seren è la prima donna a conseguire a Torino il brevetto di volo a vela.

I seguenti altri piloti hanno superato la prova di veleggiamento ed attendono di poter dare l'esame teorico: Bertolini Dante, Fascio Roberto, Muneghina Roberto, Demarta Giovanni, Boschis Giovanni, Cappabava Giovanni, Baldi Aldo, Gilardi Silvano, Rolla Vittorio, Della Chiesa Carlo, Sonson Lino, Ferrero Marco, Perotti Giovanni, Viano Michele.

Numerosi altri allievi sono in corso di istruzione e una parte di essi ha già decollato.

Si è poi dato inizio ufficialmente, quest'anno per la prima volta e con molte precauzioni, destinando a tale impiego il solo «Passero» I-FOLM, ai voli di distanza. In 6 voli si sono totalizzati 455 km; ecco i dettagli:

23/5 Morelli P. - Alessand. km	84
31/5 Peccolo - Alessandria	83
20/7 Autino - S. Damiano d'Asti	46
30/7 Autino - Casabianca	32
23/8 Autino - Mirabello Monf.	74
24/8 Peccolo - S. Maria d. Versa	136

Con questi voli i piloti Peccolo Lorenzo e Autino Fiorentino hanno

superato l'ultima prova per il conseguimento dell'insegna d'argento FAI, e sono i primi ad aver superato tutte le prove a Torino. Salgono così a 6 le insegne d'argento torinesi.

I piloti autorizzati ad effettuare voli di distanza si sono impegnati, in caso di danneggiamento dell'aliante imputabile al pilota, a contribuire finanziariamente alla riparazione dello stesso versando il 30% dell'ammontare della riparazione, fino ad un massimo di L. 200.000. L'impegno non è in nessun caso divenuto operante, poiché l'aliante è sempre tornato alla base intatto.

Molte altre prove di insegna sono state effettuate. La prova di durata (5 ore) è stata superata da Gaggio, Defilippis, Columba, Della Chiesa, Amato, Danesy, Autino e dalla signorina Seren, che è una promessa del volo a vela torinese.

Nella graduatoria delle ore volate, il pilota Autino è, fino al 31.8, il capolista con 75h 08', seguito da Peccolo (68h 15'), Gaggio (51h 28'), Defilippis (43h 41'), Danielli (43h 25'). La lotta per il primo posto è però ancora aperta.

L'attività si è svolta con due «Canguro», un «Passero», un «Asiago» ed il «Veltro». L'efficienza media è stata però di 4 alianti, poiché il «Veltro», sottoposto a modifiche, ha volato assai poco (circa 14 ore in 8 mesi).

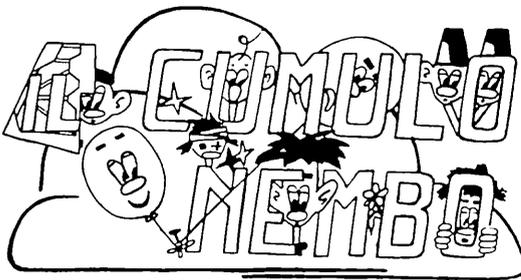
In agosto si è aggiunto alla flotta un nuovo aliante, il biposto K-7 che è stato destinato a sostituire i «Canguro» per l'istruzione a doppio comando. Si tratta di un ottimo aliante, del quale spero di parlarvene presto a lungo.

MARCO FERRERO

**Volovelisti di tutta Italia attenzione! Partecipate al
1° BRIEFING INFERNALE**

**organizzato dai volovelisti dell'Ae.C. di Bologna per
il 1° febbraio 1959**

Il modulo di adesione verrà pubblicato sul prossimo numero.



ORGANO
UFFICIALE

A.V.M.

AEROCLUB
VOLOVELISTICO
MILANESE

N° 5 - Anno 12° - Ottobre 1958

Il Raduno interno, svoltosi a Bresso dal 7 al 21 agosto, ha permesso di riportare a valori soddisfacenti i grafici statistici dell'attività di volo e di incrementare sensibilmente le entrate.

Normalmente l'agosto è un mese critico: tre quarti dei soci se ne vanno in vacanza e gli altri sono impegnati con le gare.

Il Raduno ha invece richiamato quest'anno un buon numero di soci: sicuramente per il dolce richiamo delle tariffe ridotte al 50% e molto probabilmente per la mancata partecipazione ufficiale dell'Aeroclub alle Nazionali.

Il tempo non ha regalato ai radunisti situazioni brillanti anche se le giornate — come temperatura e copertura — sono state veramente «ferragostiane». La prima situazione decente, infatti, si è presentata dopo ben quattro giorni di attività ed ha fatto partire su allarme tutte le macchine disponibili: AVMH - AVMI - AVMA - AVMG - AVMI1 - FIFA - AECC e lo ZUME del G.A.V. In quel solo pomeriggio sono state accumulate oltre 26 ore di volo.

Con elevato spirito di sacrificio, traineristi ed istruttori hanno passato le giornate di vacanza a Bresso ma ciò è valso ad ottenere la partecipazione di 43 soci, a far decollare a solo un allievo (Fanti), a registrare il superamento di una prova pratica per il Brevetto «C» (ancora Fanti), a far effettuare 3 «passaggi» (citati più sotto) ed un guadagno di quota per «C d'argento» (Bianchini). Il tutto per un totale di 130h.36' di volo alianti e 38h.30' di volo di aeromobili a motore, per rispettivi 197 e 245 voli.

Il 30 agosto, dopo gli otto giorni post-Raduno di chiusura totale del baraccone, si è ripreso a volare intensamente. Lo sforzo da compiere prima della chiusura invernale di metà Novembre è rilevante, soprattutto perchè indirizzato verso l'attività didattica.

Al 10 settembre, infatti, il carico degli istruttori per la sola 1ª Sezione (conseguimento del Brevetto «C») era il seguente:

- *Brigliadori*: 1 allievo su «Piper» e 5 su «Canguro»,
- *Del Pio*: 4 allievi su «Canguro»,
- *Frailich*: 10 allievi su «Piper.» e 9 su «Canguro»,
- *Locatelli*: 4 allievi su «Piper»,
- *Longaretti*: 25 allievi su «Canguro».

La situazione è particolarmente delicata in quanto i 15 allievi «Piper» possono contare esclusivamente su una macchina di tal tipo (un'altra in revisione generale) e i 43 allievi «Canguro» soltanto su due di tali alianti (altri due in ricostruzione).

Il Consiglio Direttivo, tentando di far fronte alla particolare esigenza didattica — occorre ricordare che i due «Canguro» sono anche a disposizione della massa dei piloti della 2ª e 3ª Sezione — ha stabilito, nella Riunione del 9 settembre, di svolgere attività quotidiana per tutto il mese di settembre, dalle ore 8.30 al tramonto.

Contemporaneamente, ma è comprensibile che ciò si svolga con una certa lentezza, la Sezione Sperimentale di Volo a Vela (S.S.V.V.) si è trovata costretta a dare l'assoluta

priorità alla ricostruzione dei «Canguro» I-CICI e I-AECK semi-distrutti nella gara di velocità dell'11 maggio. Non è però pensabile che si possa mettere in linea, almeno la prima delle due macchine, entro il 1958.

Il «C.V.V.8 Bonaventura» che dopo i voli officina e collaudo conclusi in maggio era stato affidato dall'Aero Club d'Italia a Brigliadori Riccardo perchè questi, in accordo con l'Ingegnere Preti, ne curasse la verniciatura e la messa a punto, ha effettuato sull'Aeroporto di Bresso 25 voli per 12h.22' dal 21 giugno al 17 agosto.

Brigliadori si mantiene riservato circa le doti del biposto, però da indiscrezioni fatte da altri piloti che hanno potuto volare in coppia, si ha l'impressione che — soprattutto per quanto riguarda maneggevolezza e stabilità in spirale — la creazione dell'Ingegnere Preti sia da inserirsi nella categoria *da prima*.

Il «Bonaventura» è stato anche presentato in volo, sempre da Brigliadori, alla Mostra di Venezia dal 19 al 21 luglio compiendo in tale occasione, tra viaggio di andata a traino (rimorchiatore Addario su «L.5»), presentazione e ritorno, oltre 6h.19' di volo.

Il 17 agosto, via strada, il «C.V.V.8» è partito per il Centro Nazionale di Volo a Vela di Rieti, ove verrà impiegato.

Felicitemente collaudato l'Urendo B

Collaudato il 29 giugno, l'«Urendo B» I-AVMI (matricola provvisoria I-RAIA) ha già totalizzato 59 voli per 23h.19' alla data del 12 settembre. Pur essendo stato impiegato anche per attività di *passaggio* dei piloti-comproprietari, il fine primo che progettista e costruttore si sono prefissi è di curare una approfondita messa a punto generale della macchina.

L'entusiasmo nei componenti il Gruppo Sportivo (dieci soci spremutisi per Lit. 250.000 a testa; Capo-Gruppo: Franco Tomasina) è tale dopo i primi assaggi in aria che le conseguenze non hanno tardato ad emergere: si sono infatti costituiti altri due Gruppi Sportivi: I-AVMI e I-AVMM. Dieci soci per il primo otto ed otto per il secondo.

La decisione ha dato profonda soddisfazione ai dirigenti della S.S. V.V. in quanto, già nello scorso inverno, erano state messe in cantiere le fusoliere ed i piani di coda dei due «Urendo» ma soltanto ora la commessa, allora soltanto sperata, è stata regolarmente passata.



L'«Urendo B» I-AVMI ha partecipato con Cesare Rasini e Riccardo Brigladori alla manifestazione aerea di Bologna del 14 settembre. L'ottima impressione fatta sui volovelisti bolognesi sembra si tradurrà in una commessa alla S.S.V.V. per la costruzione di un esemplare del biposto. Se ciò avverrà, gli scali di Linate lavoreranno per il quinto «Urendo», primo per clientela extra-lombarda.

Passaggi per abilitazione

Buona messe di *passaggi* tra estate e autunno. Il fenomeno stagionale della forte richiesta di effettuazione di quel che il gergo di campo sinteticamente fissa in *passaggio*, e cioè l'abilitazione al pilotaggio di un aeromobile con o senza motore, abilitazione che per gli allianti non richiede particolare esame ufficiale, si è puntualmente verificato sul declino della stagione.

La quasi totalità delle richieste è confluita sull'«Urendo» I-AVMI (versione senza flap). Nessuna meraviglia perché l'entusiasmo e l'ottima sensazione lasciati nei soci dai voli di collaudo dell'«Urendo B» — voli che si sono protratti per oltre due mesi, e ancora continuano — hanno quasi fatto sorgere la psicosi de «Urendo e poi più» (1).

La conseguente forte pressione esercitata dalla Direzione dell'Attività di Volo per l'impiego dell'AVMI ha incominciato a dare risultati fin dall'agosto. Nonostante

(1) Questo fenomeno si è verificato tutte le volte che un nuovo tipo di aliante è entrato in linea, ma mai come questa volta.

il numero alle volte elevato di lezioni a doppio comando (fino a 10-12) effettuate per portare al decollo piloti che avevano all'attivo mediamente 16-18 ore di volo (caso limite: 14 ore) gli *abilitati* sono parecchi. Con l'ultima sfornata, sono oltre 50 i piloti *passati* sull'«Urendo». Di seguito, gli ultimi: 15 agosto: Giancarlo Serrantini e Franco Tomasina (questi, su «Urendo B»), 13 agosto: Paolo Pauli, 6 settembre: Gimy Orlando, 7: Antonio Ghiorzo, 13: Mauro Baldi, 14: Enrico Venturi, 20: Adriano Locatelli, 21: Aureliano Libio, Paolo Fanti. Passaggi su «Pinocchio»: Enrico Venturi il 21 agosto.

Comunicazioni del Consiglio

A seguito delle dimissioni da Consigliere presentate dal Rag. Emilio Gonalba, è entrato a far parte del Consiglio Direttivo l'Avv. Giorgio Vago.

Il ringraziamento del Consiglio al Consigliere uscente in riconoscimento dell'opera prestata e l'augurio di un buon lavoro al nuovo eletto.

Di conseguenza il quadro organico di cui all'art. 1 del Regolamento Interno 1958 viene modificato e risulta ora come segue:

Presidente - Giacopini Franco.

Vice-Presidente - Rasini Cesare.

Amministratore - Vergani Walter.

Consiglieri

— di Presidenza - Fraulich Giorgio e Vago Giorgio.

— Direttore di Segreteria e Contab. Gussoni Raffaele.

— Direttore Tecnico Lavori - Gonalba Felice.

— Direttore Attività di Volo - Galli Egidio.

Anche l'art. 2 viene modificato come segue:

Il Consiglio Direttivo ha nominato:

— Direttore Progetti - Ciani Edgardo.

— Direttore Stampa e Propaganda - Vassanelli Franco

FABBRICA DI VOLOVELISTI

Notevole fioritura di eventi lieti nelle famiglie dei soci. E' gioco-forza condensare in scatola:

— 30 agosto: casa Libio registra l'entrata di Alessandro. Conseguenza: il padre, che aveva fatto voto di non più fumare se fosse nato un maschio, è sistemato per il meglio.

— 2 settembre: in casa Sabaini e nella redazione di «Volo a Vela» (è la stessa cosa...) è arrivato Roberto. Il ritardo nell'uscita della rivista è assicurato.

— 6 settembre: Giordano Locatelli, uno dei più attivi piloti trainer, ha portato all'altare la signorina Alba Castelli. Viaggio di nozze in Francia col nascosto proposito dello sposo di visitare il maggior numero di aeroporti volovelistici transalpini.

— 13 settembre: Ernesto Gismondi ha portato a nozze la signorina Emma Schweinberger: il già semiperso amico sarà volovelisticamente e malauguratamente perso del tutto.

— 20 settembre: Franco Vassanelli si è unito in matrimonio con la signorina Carla Grisolia e così il settore Stampa e Propaganda, in particolare il *Cu-Nb*, si addormenta e tutti i soci ridiventano analfabeti.

26 settembre: in casa G. Biasci (uno vecchissimo che ora diserta un po' troppo) è arrivato Renato.

Anche Selleri si è sposato e le intenzioni volovelistiche dello sposo e quelle probabilmente anti-volovelistiche della gentil metà non sono ancora note.

Al momento di buttare tutte le scartoffie in tipografia, si viene a sapere che anche in casa Soldini-Dubini si è brindato per l'arrivo trionfale di un erede. Bel colpo. Il riavvicinamento del padre al volo a vela, atteso da un anno, è ulteriormente dilazionato.

Auguri a tutti per un lieto e volovelisticamente non contrastato (2) avvenire.

(2) dalle mogli e dagli eredi.

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

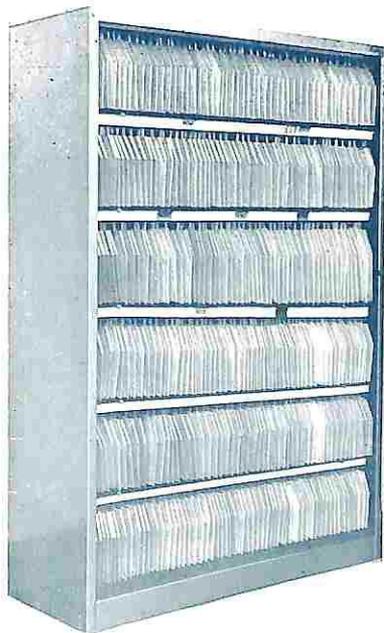


DOSI: 3 - 4 compresse ogni ora



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