



# *Volo a Vela*

PERIODICO DEI VOLOVELISTI ITALIANI



# 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

# Volo a Vela

PERIODICO DEI VOLOVELISTI ITALIANI

Pubblicazione bimestrale

Anno 3° Numero 14

Aprile 1959

## COMITATO REDAZIONALE

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



Sede ed Amministrazione

Milano, Via Ugo Foscolo 3 - Tel. 872.477



Un numero L. 250 - Abbonamento annuo L. 1.200

Esteri il doppio

Abbonamento sostenitore L. 2000

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

## SOMMARIO

<i>Mario De Bernardi</i> . . . . .	pag. 1
<i>G. SABAINI - Otto giorni al D.F.S. (intervista a P. Rovesti)</i> . . . . .	» 3
<i>E. GALLI - I Brigliadori con gli allori</i> »	7
<i>M. REINHARDT - Situazioni d'onda a Saint Auban e Innsbruck</i> . . . . .	» 12
<i>E. VENTURI - Due settimane coi francesi</i> »	16
<i>Notiziario</i> . . . . .	» 21
<i>Vita dei gruppi</i> . . . . .	» 26
<i>G. S. - Replica di Ferrari alle precisazioni di Rovesti e Vitelli</i> . . . . .	» 30

Nel titolo: L'« Urendo 2° » del Gruppo Corsaro.  
(Foto: Massimo Stucchi)

# Mario De Bernardi

*... E se l'ala s'infrange, accogliaci Tu, o Signore. E sii con noi come noi siamo con Te. Per sempre.*

*I volovelisti italiani rendono omaggio a Mario De Bernardi.*

*Senza cerimonie, poichè i sentimenti più nobili ed elevati albergano nello spirito e dallo spirito prorompono, alle volte con poche parole, più sovente dagli occhi: il mutismo del dolore. Come ora.*

*Non è più valida una specializzazione volovelistica o turistica o militare. Tutto ciò non ha senso: restano semplicemente degli uomini — che continuano a volare — di fronte al Pilota che di tutta la sua vita ha fatto un grande continuo volo. Restano in composta e dignitosa ammirazione.*

*Se questi uomini sono credenti, pregano Iddio di accogliere in Cielo l'uomo che ha solcato, in vita terrena, tutti i vasti cieli del mondo.*

*Se questi uomini sono riconoscenti, raccolgono la grande eredità del Pilota e nel suo ricordo meditano che il volo non è solamente l'egoistico appagare personali desideri ma soprattutto proselitismo, scuola di vita e prestigio per il proprio Paese.*

*Se questi uomini sono poeti, allineano nella raccolta delle liriche immortali l'epopea del cavaliere che in quasi dieci lustri di lotte contro il tempo, contro le tempeste e contro cento e cento avversità, muore infine in cielo e ancor non muore per ritoccare, sfiorandola ancora un istante, quella terra su cui sofferiva stare.*

*Morire in cielo, atto ultimo di un grande amore.*

*Tale amore lega tutti gli spiriti che nel volo trovano di che acquietare la bruciante sovrumana sete d'infinito ed è l'ideale ponte che — nella fede — ci riporterà sempre vicino, affettuosamente vicino, Mario De Bernardi, Pilota.*

*Sarà molto difficile imitare il Campione, ma è stato molto facile amarlo: i grandi uomini lasciano questo.*

La Redazione



AVIAMILANO - F. 14 - NIBBIO



AVIAMILANO - F. 8 - FALCO

**AVIAMILANO** S.R.L.  
COSTRUZIONI AERONAUTICHE  
VIA M. MELLONI, 70 - **MILANO** - TELEFONO 72.32.42

# OTTO GIORNI AL D. F. S.

intervista a Plinio Rovesti

di Giancarlo SABAINI

*Abbiamo approfittato della presenza a Bresso dell'amico Rovesti — incaricato dell'assistenza meteo alla «Coppa AVM - Trofeo Bresso» — per sottoporgli una serie di domande circa l'attività scientifica dell'Istituto Tedesco di Investigazioni Volovelistiche (D. F.S.), di cui il nostro redattore è stato ospite una settimana durante lo scorso aprile.*

*Rovesti aveva preparato per «Volo a Vela» un articolo sulla situazione ondulatoria dello scorso gennaio; trattandosi però del tema della conferenza che lo stesso Rovesti presenterà al Congresso Internazionale sulle correnti a getto ed ondulatorie che, com'è noto, si terrà a Torino dal 3 al 6 giugno del corrente anno, abbiamo ritenuto opportuno rimandarne la pubblicazione.*

*In sostituzione di tale articolo, pubblichiamo questa breve intervista, messa insieme a Bresso mentre si attendeva fiduciosi che il tempo si degnasse di volgere al bello, permettendo così la disputa della Coppa AVM.*

\* \* \*

— Qual'è stato lo scopo della tua visita al D.F.S.?

— Il Prof. Georgii mi ha gentilmente invitato a trascorrere una settimana a Monaco di Baviera per darmi la possibilità di conoscere gli attuali metodi di osservazione e di ricerche del suo Istituto, soprattutto per quel che riguarda la meteorologia applicata al volo a vela.

— Cosa fa attualmente il D.F.S. in questo campo?

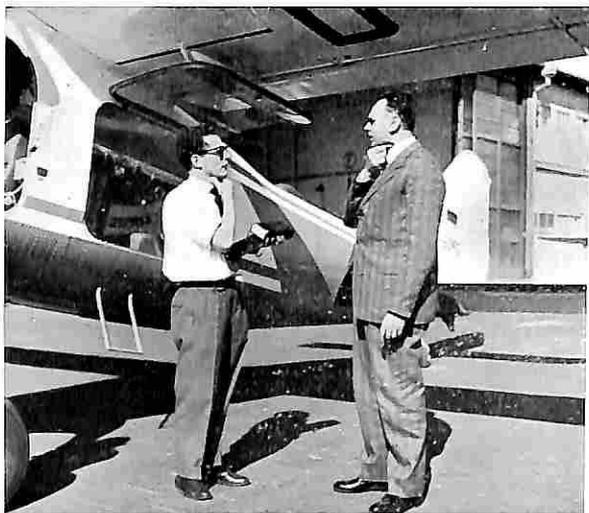
— Sono attualmente in corso studi e ricerche sulla struttura e sulla dinamica della corrente a getto (Jet-Stream), con particolare riguardo ai problemi che interessano la navigazione aerea. Si stanno infatti compiendo studi per trovare un sistema di navigazione nel « getto » per mezzo della temperatura.

Com'è noto, una corrente a getto si accompagna a intensi gradienti termici. Dalla misura delle temperature sarebbe pertanto possibile dedurre l'andamento e le variazioni del getto e quindi la miglior rotta da seguire per l'utilizzazione della corrente a getto ai fini della navigazione aerea a grande raggio.

Oltre tali ricerche, che vengono condotte anche con l'ausilio degli alianti, il D.F.S., sotto la guida del Prof. Georgii, sta attualmente realizzando misure del contenuto di ozono nel-



Il Prof. Walter Georgii recentemente fotografato in occasione dell'insignimento di un'alta onorificenza conferitagli dal Governo di Bonn.



l'atmosfera; investigazioni sul contenuto d'acqua delle nubi ai fini delle misure con radar; misura della turbolenza dinamica e termica dell'atmosfera con fini balistici.

— *Di quali attrezzature dispone il D.F.S. per condurre queste ricerche e dove svolge la sua attività?*

— Il D.F.S. ha la propria sede sull'aeroporto internazionale di Monaco di Baviera, dove ha installato i propri uffici, laboratori e gabinetti di ricerche. Dispone, inoltre, di parte d'una aviorimessa per il ricovero del materiale di volo.

— *In che cosa consiste questo materiale?*

— In un «Kranich 3°», completamente attrezzato per investigazioni aerologiche e in tre altri alianti di medie caratteristiche. Tutti questi veleggiatori vengono impiegati unicamente per ricerche scientifiche.

— *I piloti del D.F.S. non svolgono attività volovelistica sportiva?*

— No, soltanto scientifica.

— *Si dice, però, che l'Aero Club d'Italia abbia invitato una squadra del D.F.S. ai prossimi Campionati Nazionali.*

— Sì; tuttavia il pilota che vi parteciperà, volando assieme ai concorrenti della gara, dovrà preoccuparsi soprattutto di studiare le condizioni meteo durante lo svolgimento delle varie prove.

— *Avremo quindi in gara un aliante aerologico.*

— Sì, un aliante aerologico che parteciperà alle prove, fuori gara.

— *Chi sarà il pilota e con quale aliante verrà a Rieti?*

— Il pilota sarà, quasi sicuramente, il geofisico Manfred Reinhardt, ben noto ai lettori di «Volo a Vela», che parteciperà con un «Zugvogel», appositamente attrezzato per sondaggi aerologici.

— *Quest'anno la meteorologia avrà dunque una parte importante ai nostri Campionati?*

— Importantissima, tanto più che la squadra del D.F.S. sarà capeggiata dallo stesso Prof. Georgii il quale, tra l'altro, collaborerà con il Servizio Meteo delle Gare.

Reinhardt e Rovesti a colloquio vicino al «Do 27».

Nella cabina del «Do 27».

In volo sul Lago Tegerusee a Sud di Monaco. Sull'estremità alare del «Do 27» è visibile il meteorografo.



Monte Karwendel a Nord di Innsbruck. Funivia « Seegrube ».

— Avremo a Rieti il « padre » della meteorologia volovelistica?

— Il Prof. Georgii lo ha solennemente promesso!

— Non c'è dubbio che il volo a vela italiano trarrà grandi vantaggi dalla sua presenza alle prossime Gare Nazionali. Vuoi dirmi ancora qualcosa per i lettori di « Volo a Vela » sulla tua settimana al D.F.S.?

— E' stata per me una breve ma felicissima parentesi meteorologica, un aggiornamento tecnico-professionale di cui ho sempre sentito vivo desiderio dopo il mio rientro dal Sud-America.

— Qual'è stato il lavoro che più ti ha interessato a Monaco?

— La partecipazione ai sondaggi aerologici sulle Alpi Tirolesi e lo studio delle situazioni ondulatorie di Innsbruck, di cui l'ottimo Reinhardt mi ha illustrato praticamente la tecnica.

— I sondaggi aerologici del D.F.S. arrivano fino al Tirolo?

— Il D.F.S. compie giornalmente sondaggi aerologici su tutta la regione Alpina a Sud di Monaco. A tale scopo si serve di un fiammante quadriposto, il « Dornier 27 », recentemente presentato con successo anche in Italia. E' la nuova « Cicogna » aerologica del D.F.S., che ha validamente sostituito il vec-

chio e glorioso « F. 156 Storch ». Per dare un'idea delle prestazioni di questo apparecchio, basti dire che, con quattro persone a bordo ed il « Kranich 3° » a rimorchio, a 1000 metri di quota, sale comodamente 5 metri al secondo.

— Fantastico!... E tu hai partecipato a qualcuno di tali sondaggi?

— Sì, il 14 aprile il Prof. Georgii mi ha acconsentito di prendere parte ad un sondaggio aerologico, che comprendeva un volo di 2 ore sul percorso Monaco-Zugspitze-Innsbruck-Achensee-Monaco. Pilota: Hans Hösch, Osservatori Aerologici: Reinhardt, Schurer e Rovesti. L'apparecchio era dotato di Meteorografo, di un registratore « SFIM-A. 20 » di termometri psicrometrici a lettura diretta, di macchine fotografiche e cinematografiche per la ripresa dei fenomeni nuvolosi, di radio, ecc.

— Come erano le condizioni del tempo durante lo svolgimento del volo?

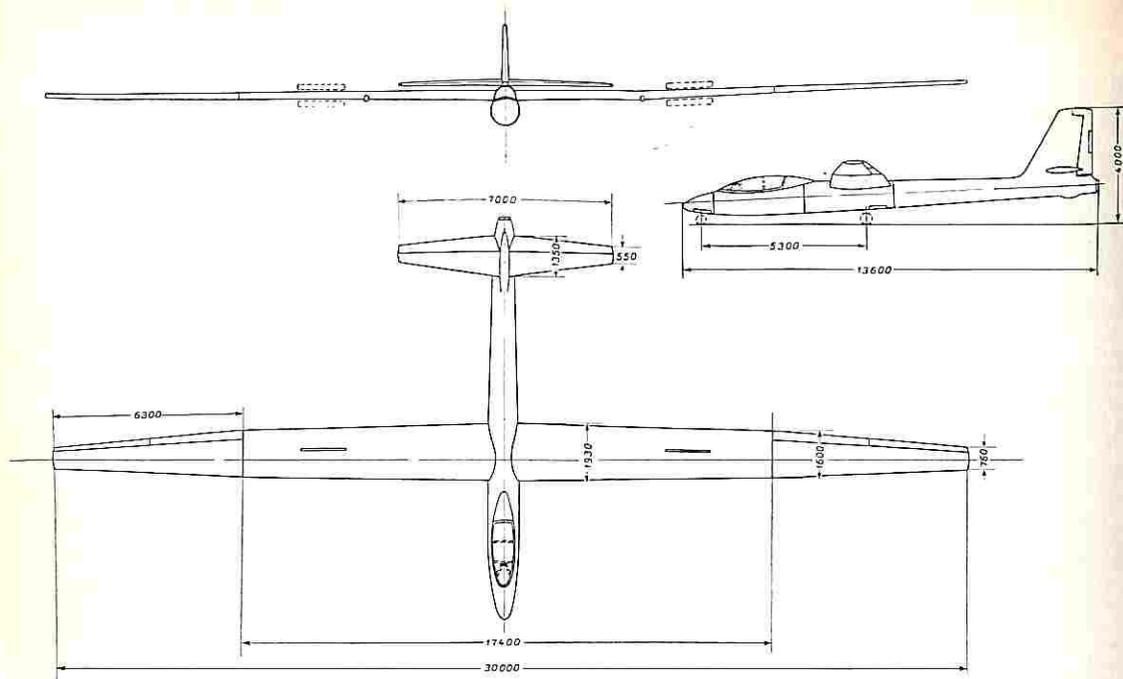
— Buon tempo ed ottima visibilità: un sondaggio in situazione prefrontale, con venti moderati dal 2° e 3° quadrante.

— Allora a Innsbruck non c'erano onde?

— No, termodinamiche soltanto. E sorvolando la vallata dell'Inn scorgemmo, sopra diversi picchi alpini, tre alianti dell'Aero Club di Innsbruck che veleggiavano in quota: un



Monte Walferstein.



Motoalante stratosferico a reazione in costruzione al D.F.S.

vecchio « Kranich », un « Meise » ed un « Grunau Baby ».

Nonostante il vento moderato al suolo ed in quota nella vallata dell'Inn regnava forte turbolenza. Reinhardt mi diceva che in condizioni d'onda in questa valle la turbolenza diventa addirittura brutale ... « brutal!! » ...

A questo punto del volo il « Do 27 » scese ad un centinaio di metri sul campo di Innsbruck. Poi, allo scopo di simulare la tecnica di agganciamento dell'onda durante le situazioni con venti da Sud, l'apparecchio si portò lungo i costoni montani del Karwendel, dove gli alianti giungono con una semplice verricellata dall'aeroporto di Innsbruck. Qui iniziamo... il veleggiamento sulle correnti dinamiche di pendio, che ci... portarono quasi a 3.000 metri. Poi, prua a 180° e... su in onda, proprio come nelle descrizioni fatte da Reinhardt su « Volo a Vela »...

— *Facciamo punto e basta! Il resto ce lo potrai dire in un futuro articolo descrittivo delle situazioni ondulatorie di Innsbruck, pubblicando anche il ricco, ottimo materiale fotografico di cui disponi.*

— D'accordo. E per finire offro a « Volo a Vela » una primizia: le tre viste del motoalante a reazione attualmente in costruzione presso il D.F.S.

— *Un motoalante a reazione?*

— Un aliante biposto a cabina pressurizzata, dell'apertura alare di 30 metri, destinato a voli a grandi altezze per studi aerologici nella stratosfera. Secondo i calcoli del progettista, questo eccezionale aliante motorizzato, denominato « P 58 - 2 », potrà raggiungere la quota di 15.000 metri iniziando poi il volo librato come aliante aerologico.

— *Illustracene le caratteristiche.*

— Lo farà meglio di me lo stesso progettista dell'aliante al Congresso di Torino; per ora accontentiamoci delle notizie e... delle tre viste.

— *D'accordo... che cosa hai visto ancora in Germania di interessante?*

— Potrei dire qualcosa sulla visita fatta alla Scuola dell'Hornberg, benchè in tale occasione non abbia notato cose nuove. Inoltre, l'ottimo Evangelisti ha già descritto su « Volo a Vela » tutti gli alianti in uso in quella organizzatissima Scuola e ben poco mi resta da segnalare.

— *Con i lettori di questa rivista non posso che dichiararmi soddisfatto della tua rapida ma interessante rassegna e ringraziarti a nome di tutti gli appassionati del nostro sport.*

GIANCARLO SABAINI

# COPPA A.V.M.

POS. GARA	PILOTI	1° PROVA		2° PROVA		CLASIF. FINALE
		PTI	PTI	PTI	PTI	
1	PIGGIARDI L.					
2	CAMBRO G.					
3	" "					
4	" "					
5	" "					
6	" "					
7	" "					
8	" "					
9	" "					
10	" "					
11	" "					
12	" "					
13	" "					
14	" "					
15	" "					
16	" "					
17	" "					
18	" "					
19	" "					
20	" "					
21	" "					
22	" "					
23	" "					
24	" "					
25	" "					
26	" "					
27	" "					
28	" "					
29	" "					
30	" "					
31	" "					
32	" "					
33	" "					
34	" "					
35	" "					
36	" "					
37	" "					
38	" "					
39	" "					
40	" "					
41	" "					
42	" "					
43	" "					
44	" "					
45	" "					
46	" "					
47	" "					
48	" "					
49	" "					
50	" "					
51	" "					
52	" "					
53	" "					
54	" "					
55	" "					
56	" "					
57	" "					
58	" "					
59	" "					
60	" "					
61	" "					
62	" "					
63	" "					
64	" "					
65	" "					
66	" "					
67	" "					
68	" "					
69	" "					
70	" "					
71	" "					
72	" "					
73	" "					
74	" "					
75	" "					
76	" "					
77	" "					
78	" "					
79	" "					
80	" "					
81	" "					
82	" "					
83	" "					
84	" "					
85	" "					
86	" "					
87	" "					
88	" "					
89	" "					
90	" "					
91	" "					
92	" "					
93	" "					
94	" "					
95	" "					
96	" "					
97	" "					
98	" "					
99	" "					
100	" "					

## TROFEO BRESCO

"COPPA A.V.M. - TROFEO BRESCO 1959,,

# I BRIGLIADORI CON GLI ALLORI

di EGIDIO GALLI

Tutto ciò che riesce, comunque riesca, può essere contrassegnato dal timbro *ha avuto successo*. Nella gara volovelistica bastano pochi concorrenti sgranati sulla tabella di classifica, sia per effetto di distanze che di velocità, per assicurare il passaggio della pratica agli annali o alla semplice cronaca, con quella significativa stampigliatura.

Tanto è vero che pure i Campionati Mondiali del 1954 a Camp Hill sono stati trattati così anche se — di mondiale — ben poco avevano nei risultati.

Ma contro l'avversità meteorologica, ecco il punto, non han potuto far nulla gli inglesi allora, come ed altrettanto non han potuto fare i milanesi ora per la miglior riuscita di quella che, pur con notevole sfortuna, sta lentamente diventando una gara nazionale, tale per popolarità e tale per partecipazione.

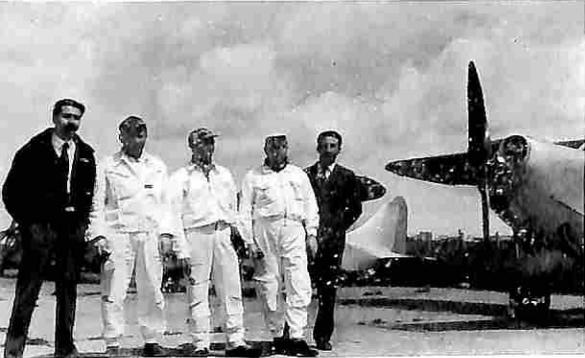
Rinviata di una settimana nel 1958 e rinviata, giorno per giorno, quattro volte nel 1959 con lo sfruttamento di tutte le possibilità concesse dal nuovo regolamento, ossia tre giorni di gara per due prove e validità della

competizione anche in caso di svolgimento di una sola corsa.

Infatti, il calendario è: 1° Maggio, voli di allenamento; 2, voli dimostrativi di alianti super; 3, lancio dei venti concorrenti sui 53 chilometri del circuito, 9 rientrano in campo e 11 vanno nei prati a Nord di Bresso senza che nessuno chiuda il triangolo; 7, gara vera e propria e successo.

Il logorio organizzativo, non disgiunto dal peso finanziario, è — in tali circostanze — assai rilevante ma il non cedere è di rigore. Proprio per avere il timbro. Solo che per completare bene il grosso gioco occorre essere in due: l'organizzatore che tien duro nonostante le inimiche meteore ed il concorrente che, sovente spendendo in proprio, risponde al secondo appello.

E se ciò si è verificato esemplarmente nello scorso anno (19 equipaggi alla data stabilita, 20 al rinvio), non si è invece malauguratamente visto nella seconda edizione: 20 alianti calati a 15 con post-data di soli quattro giorni.



Di questo ci andiamo rammaricando poichè l'organizzatore meritava piena soddisfazione sotto il particolare aspetto quantitativo.

Non è però mancato, grazie ai rimasti, un magnifico centro qualitativo che ha portato alla stesura di una graduatoria, partitamente per le prime posizioni, di *piloti* più che di *piloti-macchina*.

Portare quattro « Canguro », con condizioni medio-buone, a velocità comprese tra i 33 ed i 51 orari significa preparazione e capacità; la lettura dei nomi dà conferma. Portare otto macchine (sarebbero state nove, ai fini della classifica, senza la seconda partenza del « Bonaventura »), su 15 partite, a coprire interamente un percorso non reso certamente facile da condizioni decisamente padane, significa ancora preparazione e capacità, oltre che prudenza. E ciò altamente conforta organizzatore, piloti e relatore perchè l'invito del Generale Nannini, in sede di briefing, circa una saggia condotta di gara è stato appieno rispettato. Il che vale più di un primato.

Se infatti si considera anche l'elevato numero di atterraggi fuori campo (11 il 3 maggio ed 8 il giorno 7) ed i danni subiti in tali emergenze da due macchine (« Canguro » I-AE1A del G.V.V. di Varese e « Gheppio R.1 » I-AVMG dell'A.V.M. di Milano), danni riparabili in alcune settimane, si deve concludere che si è impiegata una forte dose di posatezza.

Il dispiacere più netto provato dagli sportivi convenuti a Bresso è stato indubbiamente causato dalla forzata assenza di Pronzati e quindi dell'« Eolo 3 V - 1 ». Un telegramma inviato dal vincitore della prima edizione della « Coppa A.V.M. » agli amici e colleghi vergiatesi tradiva chiaramente il disappunto legato alla lontananza nella laconica frase: « Spero pioggia ». Il che avrebbe forse consentito di vedere il bel venti metri in gara ma purtroppo un ulteriore spostamento di data della medesima.

La più bella macchina iscritta alla Coppa ferma in hangar; una delle migliori squadre

Rovesti illustra la situazione durante il briefing meteorologico.

I vincitori della « Coppa A.V.M. » Riccardo Brigliadori e Giancarlo Serrantini.

Operazioni di recupero dell'Urendo di Brigliadori Leonardo (Albate, 3 maggio).

I piloti trainerati ai quali si deve il preciso carosello dei rimorchi: Frailich, Locatelli, Addario, Macerata e Uberti.

in uomini, vettura, attrezzatura e radio quasi inattiva (il secondo aliante con Giusti-Bertoli ha fatto una gara regolarissima) ed un ingegner Bruni giù di morale, restano nella cronaca come la nota sentimentale che sa di tristezza.

Per lo « Spillo », uscito dalla Sezione Sperimentale di Volo a Vela dopo lavori durati un intero anno, ben speso invero per l'applicazione di flaps mai tanto desiderati, il fermo al palo era scontato. Un fermo comunque che le nuove caratteristiche (stallo a 45-48 orari) hanno fatto dimenticare. Rasini, proprietario del puro-sangue, è passato da concorrente iscritto a commissario sportivo al pilone di Meda con la disinvoltura di chi è Rasini e di chi pensa alle nuove magiche possibilità che gli si offrono.

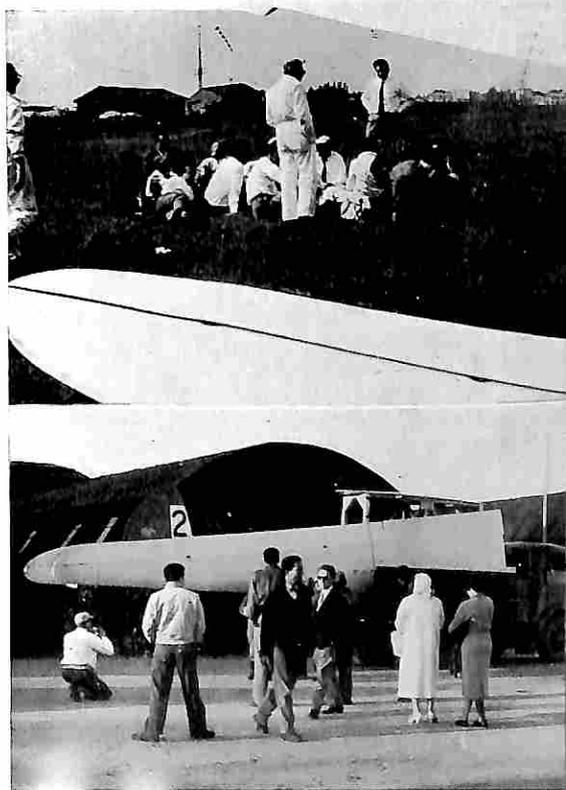
Il « Ka 6 » di Huber è partito via strada nelle prime ore del pomeriggio dello stesso 3 Maggio, dopo due voli con rientro a Bresso. Il giorno della gara gareggiata è stato inutilmente atteso. La macchina è degna delle grandi tradizioni volovelistiche tedesche: sfortunatamente il confronto con le macchine e gli uomini della pianura — pregustato — è andato in fumo dopo che lo *standard* aveva accentrato l'interesse di esperti, costruttori, piloti e fotografi.

Il « Bonaventura » è macchina di classe, indubbiamente; lo si è visto alla prova. Mantica-Fanoli, vecchi esperti della Padana, sono riusciti alla prima partenza ad incastrarsi onorevolmente al 3° posto ma, non paghi, sono ripartiti (annullando quindi il risultato, come prescrive il regolamento) quando però le condizioni andavano velocemente addormentandosi. Il fuori campo che ne è seguito, a 28 chilometri dalla partenza, li ha tolti di gara ma il « C.V.V. 8 » ha davanti una annata che lo riporterà certamente agli onori delle cronache. Se Mantica realizzerà l'ottimo programma di partecipare in giugno alle nazionali francesi, l'Italia ben figurerà; la macchina è nata bene; deve essere cresciuta con cura.

I due « Urendo » — senza flaps I-AVMH con Brigliadori Leonardo e con flaps I-AVMI con Tomasina — non rendono facile un giudizio. Brigliadori jr. ha tirato, vincendo il « Trofeo Bresso », una rispettabile media ma, inserito nella classifica della *libera*, finirebbe al 4° posto dopo tre « Canguro ». Tomasina, sportivo e combattente fino a ripartire alle 15.50, dopo un rapido recupero dal fuori

campo di Brugazzo, non ha trovato che residui termici, sufficienti a fargli coprire i 14 chilometri circa che separano Bresso da Arcore. Così che la particolare attesa di una frustata ad opera degli « Urendo » è rimasta delusa nuovamente ed ha fatto calare quelle azioni che dodici mesi or sono, con il 3° posto di Vergani su I-AVMH, erano ben quotate.

Delle figure sulle quali la gara richiama considerazioni più umane che tecniche, quella di Brigliadori Riccardo col fido Serrantini, compagno di tanti voli, merita un cenno incisivo: ha vinto perchè nella perseveranza dilettantistica è il suo volo a vela. Ed ha spinto alla vittoria quel « Canguro » (senza bussola) che usa per quella ormai estemporanea ma tanto bella scuola feriale che funziona dalle cinque alle sette del mattino.



Le interminabili discussioni in attesa che la gara venga dichiarata chiusa.

Un Canguro rientra dal « fuori campo ».

Vergani ed i fratelli Cattaneo, ai meritati posti d'onore. Sono piazzamenti che fanno ancora una volta desiderare di veder questi ottimi piloti ai comandi di ben altre macchine; e non è detto che almeno per il primo ciò non avvenga presto.

• A Longaretti e a Caperdoni, agli inizi di una modesta e silenziosa carriera sportiva, dobbiamo invece la commozione di aver visto in gara macchine che sono una intera, decennale passione associativa. E sia consentito un'eccezionale *se*, poichè appunto se l'«Asiago» I-AVMA si fosse presentato col puntatone finale sul traguardo, forse l'ondata dei ricordi sarebbe, dal lontano 1948, montata a stringere la gola.

Zanetti non è pilota da fermarsi in un prato, in una gara di 53 chilometri in circuito: se sfortunatamente ci è invece andato, ciò non solo è molto volovelistico ma anche dimostrazione che certe medie si ottengono arrischiando sui limitati guadagni di quota. Zanetti infatti è atterrato a poco più di un minuto di volo dal traguardo quando aveva in corpo un tempo da 2° posto: 1h10'.

Morelli Pietro ha conquistato il 2° posto nel «Trofeo Bresso» con una condotta di gara

esemplare (mai volato a Milano!), come esemplare e decisa è stata la sua manovra di arrivo, senz'altro la più bella, per tecnici e pubblico indifferentemente.

A Bolognesi-Albonico e a Pastori, alle prime esperienze di gara, l'elogio-augurio che meritano tutti i buoni piloti che fanno il passo secondo la gamba: che un pizzico di fortuna li assista.

Bianchi-Martinelli, già più in su nell'esperienza, hanno confermato che mezza vittoria è assicurata quando, deponendo velleità velistiche, il primo obiettivo da raggiungere resta la chiusura del circuito e questa rilevante soddisfazione è bene sia toccata ai bravi, bravissimi ragazzi del novello Aero Club Legnano «G. Agusta».

Giusti-Bertoli, rimasti soli a difendere le nobili tradizioni dell'Aero Club Vergiate, non solo hanno occupato la quarta *cadrega* ma sono andati oltre il dovere sportivo: un collegamento radio disinteressato (dal punto di vista della competizione), quanto intelligente e attraente ha reso Bresso vero perno del circuito.

Uomini grandi finchè volano, un po' meno quando ritornano ad assomigliare, almeno nel-

## 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

l'incedere, ai palmipedi, alle prese cioè con spostamenti esclusivamente orizzontali e terrestri. Tant'è che dalla chiusura dei voli alla premiazione...

Beh, la premiazione è andata oltre che per le lunghe anche deserta di autorità perchè un reclamo di concorrente ha tenuto in camera di consiglio i membri della Commissione Sportiva fin oltre le ore ventuno: meno male che il reclamo era uno soltanto. Ma la messe dei

premi in natura e lo spirito forte dei volatori della domenica hanno permesso al timbro di calare con forza sul frontespizio della seconda edizione della « Coppa A.V.M. - Trofeo Bresso » e lasciare, indelebilmente, un violaceo *ha avuto successo*.

EGIDIO GALLI

Nel titolo: Il tabellone dei concorrenti attende le segnalazioni di arrivo.

## Classifica Generale

### Classe libera - Coppa A.V.M.

1° I-AECC « Canguro » A.V.M.	Brigliadori Riccardo Serrantini Giancarlo	1h02'06"4/10	51,196
2° I-AVMD « Canguro 2° » A.V.M.	Vergani Walter	1h17'50"3/10	41,851
3° I-AEIF « Canguro » Ae.C.Biella	Cattaneo Mario Cattaneo Franco	1h18'42"6/10	40,401
4° I-AECC « Canguro » Ae.C.Verg.	Giusti Guglielmo Bertoli Umberto	1h45'24"9/10	33,328
5° I-BGMR « Ka 2 » Ae. C. Legn.	Bianchi Luigi Martinelli Mario	2h05'57"1/10	25,247
6° I-FIFA « Pinocchio » A.V.M.	Longaretti Pietro	2h16'29"5/10	23,297
7° I-AECM « Canguro » C.P.V.	Zanetti Amleto Martini Adolfo	km 51,6	50,9
8° I-AECB « Canguro » Ae.C.Como	Bolognesi Silvio Albonico Gino	km 35,8	35,8
9° I-MCPV « Bonaventura » C.P.V.	Mantica Umberto Fanoli Enrico	km 28	26,7

#### non partiti:

I-AVME « Spillo » A.V.M.	Rasini Cesare		
I-BIGI « Eolo 3V-1 » Ae.C.Vergiate	Pronzati Attilio		
I-AEIA « Canguro » Ae. C. Varese	Ceriani Luciano		
I-AECU « Canguro » C.N.V.V.	Vitelli Renato Castiglioni Aldo		
I-ADRG « Canguro » Ae. C. Parma	Monguidi Camillo Mutti Lionello		

### Classe limitata - Trofeo BRESSO

1° I-AVMH « Urendo » A.V.M.	Brigliadori Leonardo	1h23'11"3/10	38,224
2° I-FOLM « Passero » Ae.C.Torino	Morelli Piero	1h51'09"1/10	28,662
3° I-FOLN « Passero » Ae.C.Varese	Pastori Donato	km 36,1	36,1
4° I-AVMA « Asiago 2° » A.V.M.	Caperdoni Adriano	km 31,3	28,8
5° I-AVMI « Urendo B » A.V.M.	Tomasina Franco	km 14,7	14,7
6° I-AVMG « Gheppio R 1 » A.V.M.	Grassi Jolanda	km 10,5	10

#### non partito:

I-GUHU « Ka 6 » Ae. C. Bolzano	Huber Herbert		
--------------------------------	---------------	--	--



Fig. 1 - Veduta prospettica dei dintorni di Innsbruck.

## Situazioni d'onda a Saint Auban e Innsbruck

di Manfred Reinhardt

Akademische Fleiegergruppe Stuttgart und DFS München

(continuazione dal numero precedente)

### INNSBRUCK

Ad Innsbruck si hanno condizioni meno favorevoli che a St. Auban in quanto la corrente sud-sud-ovest, indispensabile qui per la formazione di onde sfruttabili, è statisticamente meno frequente della corrente nord-ovest che determina nel centro francese le condizioni precedentemente descritte.

Se guardiamo le carte meteorologiche degli ultimi tre anni vediamo che, per quattro condizioni favorevoli invernali con corrente nord-ovest, ne esistono due con corrente sud-ovest. Gli intervalli fra i periodi di Föhn sfruttabili sono di uno, due mesi.

Come sono le condizioni per una favorevole situazione di Föhn?

*Conformazione del terreno.* — Le figure 1-3 rappresentano un profilo e una pianta dei dintorni di Innsbruck. Il profilo segue la linea Hafelkar-Spitze-Glungezer-Olperer-Hochfeiler. Le altezze del profilo sono in scala. Da queste illustrazioni si può notare come il Wipp-Tal, con la sua buona posizione, è un ottimo passaggio per le masse d'aria provenienti da sud, cioè dal Brennero. In mezzo a questa corrente proveniente da sud si alza,

come ostacolo, la catena dei monti Karwendel, alta circa 2000 m. La corrente è così costretta a dividersi in tre rami: uno, il più diretto, si innalza sui costoni della montagna, un altro si dirige ad ovest risalendo l'Inn in direzione di Zirl, mentre il terzo scende l'Inn in direzione est verso Solbad Hall-Schwaz.

L'andamento di queste correnti venne già studiato nel 1932 dall'attuale direttore dell'Osservatorio di Innsbruck, dott. Kanitscheider, con l'aiuto di palloni sonda e confermato da H. von Ficher coi suoi viaggi in pallone.

In pratica tutta la catena nord della valle dell'Inn, che è quasi perfettamente sulla linea ovest-est, viene investita dalla corrente della Martinswand fino al Bettelwurf. Questa corrente ottiene una componente sud più o meno accentuata, secondo la forza del Föhn, componente che rende possibile una salita in pendio che raggiunge naturalmente i massimi valori nella zona del getto diretto uscente dal Wipptal.

Ascendenze in pendio di 6-8 m/sec non sono rare durante una forte corrente da sud.

Dopo aver raggiunta la massima quota in pendio, che di solito senza l'influsso di instabilità termiche porta a circa 2300-2500 m sul campo di Innsbruck, si tenta con voli planati e partendo da diversi punti, di accertare l'esistenza di eventuali onde.

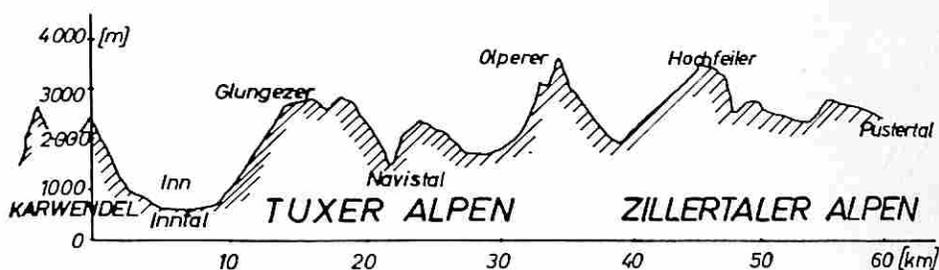


Fig. 2 - Profilo delle montagne lungo la valle dell'Inn.

*Situazione meteorologica.* — Una precisa conoscenza della situazione meteo permette un ampio giudizio sulle possibilità da aspettarsi per una certa giornata. Premessa fondamentale per una buona formazione di onde è anche qui una corrente uniforme fino a grandi altezze, possibilmente fino alla tropopausa; in più è preferibile un'umidità relativa bassa in quanto forti sviluppi di nubi renderebbero le condizioni di volo difficoltose.

Nelle fig. 4-5-6-7 è rappresentata la distribuzione delle pressioni su vasta scala durante una condizione meteo propizia sull'Europa. È stata presa una sezione in quota dei valori d'incremento delle radiosonde al 23 marzo 1957 ore 03.00. Ne risulta chiaramente che la corrente sud era quasi uniforme fino ad una quota di 12 km circa. Il periodo sfruttabile durò due giorni, tanto quanto durò la corrente generale ovest-est.

Per periodo sfruttabile s'intende quello spazio di tempo durante il quale è possibile, dopo il lancio col verricello, raggiungere l'ascen-

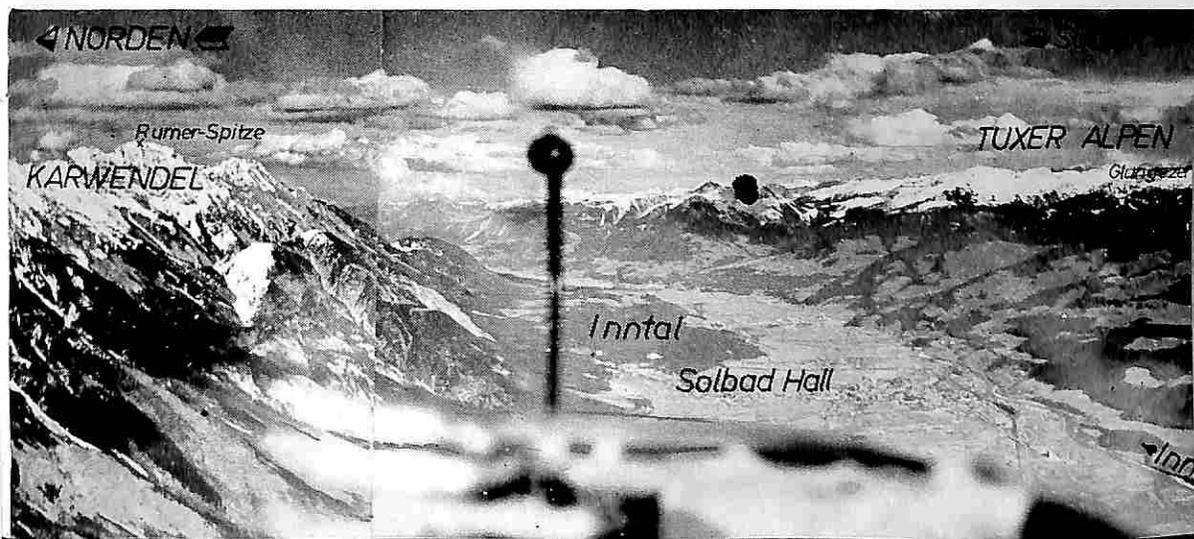
denza dinamica, trovare col suo aiuto le onde e quindi guadagnar quota in esse.

Anche qui, come a St. Auban per il primo periodo, l'unico mezzo di lancio è il verricello e più avanti ne vengono spiegate le ragioni.

L'uso di questo mezzo comporta naturalmente la necessità che la corrente sud arrivi sino al suolo. A volte, infatti, nonostante che il cielo sia costellato dalle più belle lenticolari gli alianti fanno soltanto il giro del campo. Sono i casi in cui la corrente sud-sud-ovest esiste soltanto in quota e perciò le ascendenze d'onda sarebbero raggiungibili sì ma a traino di velivoli dotati di buon motore e di quota di tangenza elevata.

Salvo le autentiche condizioni di Föhn, le quali durano generalmente per più giorni, si presentano anche situazioni con venti sud-sud-ovest, provocati da fronti in avvicinamento, che possono generare onde. La zona di salita in onda si sposta in questi casi più a sud, sulla Tuxer-Alpen, con una estensione longitudinale da nord-ovest a sud-est.

Fig. 3 - La valle dell'Inn verso Est.



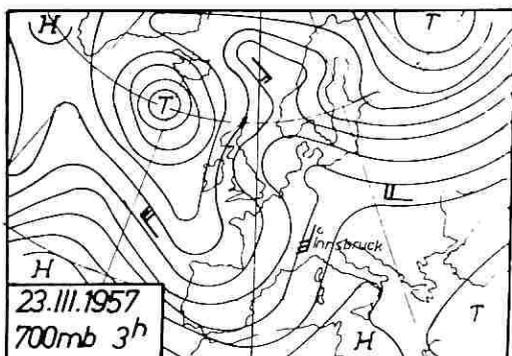


Fig. 4 - Rappresentazione a largo raggio della ripartizione delle pressioni all'isobara di 700 mb (corrispondente a circa 3000 m).

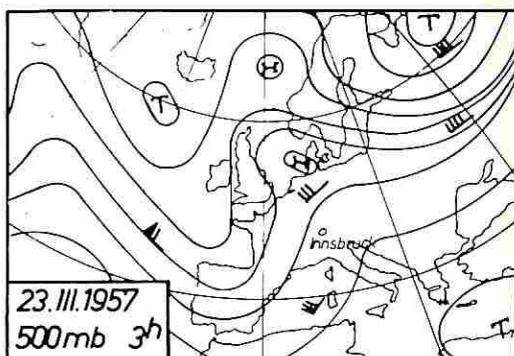


Fig. 5 - Ripartizione delle pressioni all'isobara di 500 mb (5.500 m circa).

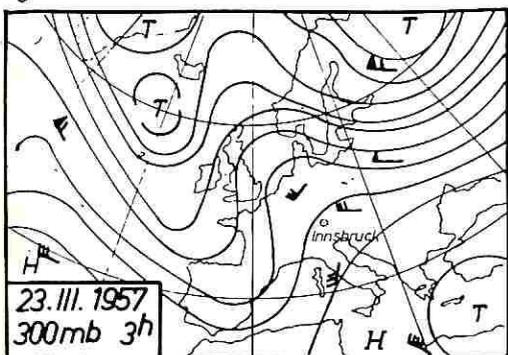


Fig. 6 - Ripartizione delle pressioni all'isobara di 300 mb (9500 m circa).

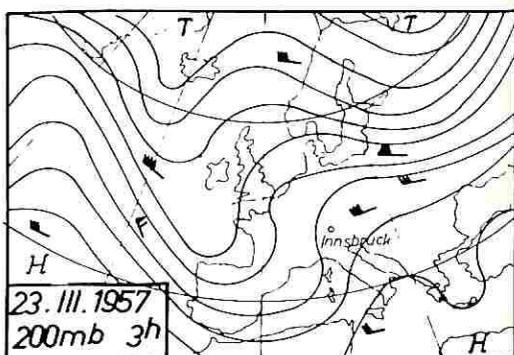


Fig. 7 - Ripartizione delle pressioni all'isobara di 200 mb (12.000 m circa).

Comunque per conoscere più a fondo questo genere di onde bisognerebbe effettuare un maggior numero di voli durante le condizioni di sud-ovest, ma la forte turbolenza e l'incertezza del ritorno dopo il passaggio del fronte rendono per ora difficile questo compito.

Nella figura 8 è riprodotta la cartina di un'esascrittore dalla quale si può leggere una turbolenza relativamente forte durante un traino aereo in una condizione sud-ovest. Il nastro registratore mostra l'intensità della turbolenza e se si tien conto che la prima parte del traino viene effettuata a pochi metri sulle case di Innsbruck, si può facilmente capire quanto sia delicata questa parte del volo e perchè a partire da una certa intensità di vento è permesso soltanto il lancio col vericello.

Dopo che Hohenleinter ha dimostrato che il volo veleggiato è possibile anche durante un Föhn violento, ad Innsbruck non ci si è quasi

mai lasciata sfuggire una condizione del genere.

Il problema fondamentale è quello dell'aganciamento dell'onda, il che è quasi sempre possibile eseguendo sistematicamente dei traversoni sulla valle dell'Inn in direzione sud, partendo da punti diversi.

Siccome la corrente sud ricade più o meno nella valle occorre soltanto raggiungere di nuovo la sua fase ascendente, tenendo conto di una labilità termica che distrugge gli strati inferiori stabili della corrente d'onda. Questo d'altra parte aiuta il volovelista ad uscire dalla normale zona di pendio e gli rende possibile il raggiungimento dell'ascendenza d'onda soprastante, come fu provato durante un volo di Rudolf Gailing il 24 marzo 1957.

Un altro disturbo a danno di una miglior formazione di onde nei primi 3000 m proviene dalla corrente al suolo che esce dal Wipptal deviata verso est e ovest dal Karwendelge-

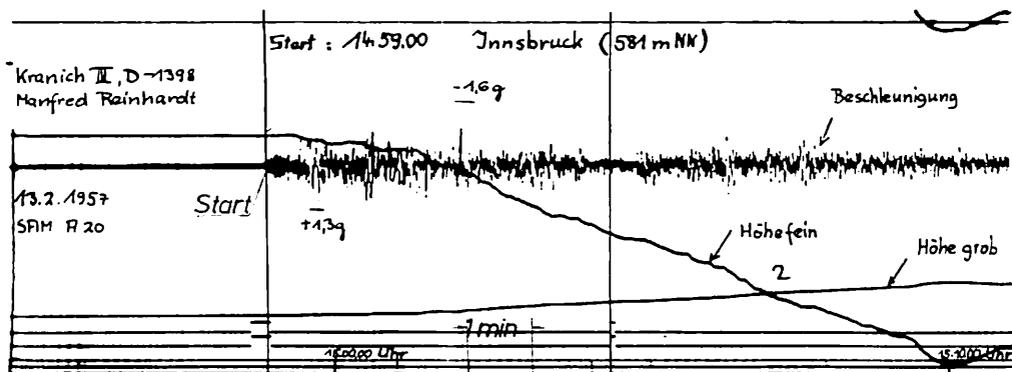


Fig. 8 - Registrazione di un esascrittore nel corso di un treno in situazione da Sud-Est.

birge. Questa deviazione delle masse d'aria crea una forte turbolenza e durante Föhn di una certa intensità tutta la zona su Innsbruck — la città è situata all'uscita del Wipptal — è particolarmente temuta dai piloti, compresi quelli delle linee aeree che vi fanno scalo, per le sue zone di turbolenza e di discendenza.

Lo sviluppo di rotori ben definiti, come a St. Auban o a Bishop, è più raro ad Innsbruck. Secondo gli studi e le esperienze fatti sino ad oggi le cause possono essere ricercate sia nel sopracitato disturbo che la corrente al suolo deviata reca alla corrente sud, sia nella relativa strettezza della valle dell'Inn (dalla cima del Hafelkar alla cima del Patscherkofel misura soltanto 12 km).

L'onda conosciuta da tutti i piloti di Innsbruck e abbastanza facile da raggiungere si forma ad est della città durante la corrente sud, il suo cuore si trova all'incirca sulla verticale di Solbad Hall (vedi fig. 1-3-4).

La rotta di volo normale è la seguente: lancio col verricello dall'aeroporto di Innsbruck-Kranebitten, salita in pendio fino sulla cresta della catena nord, indi inizio di traversoni sulla valle in direzione sud. Allorché durante uno di questi traversoni si nota che la quota è rimasta invariata pur avendo già raggiunto la zona di sottovento dalla parte opposta della valle, o si nota addirittura un guadagno di quota, allora si può essere certi di aver trovato un'ascendenza d'onda. Il pendio della catena nord rimane come sicurezza, infatti nel caso di una perdita eccessiva di quota si usa tornarvi, rifare quota e ritentare con un altro traversone sulla valle la ricerca dell'ascendenza.

MANFRED REINHARDT

(La conclusione di questo articolo è stata pubblicata sul n. 7 di «Volo a Vela»).

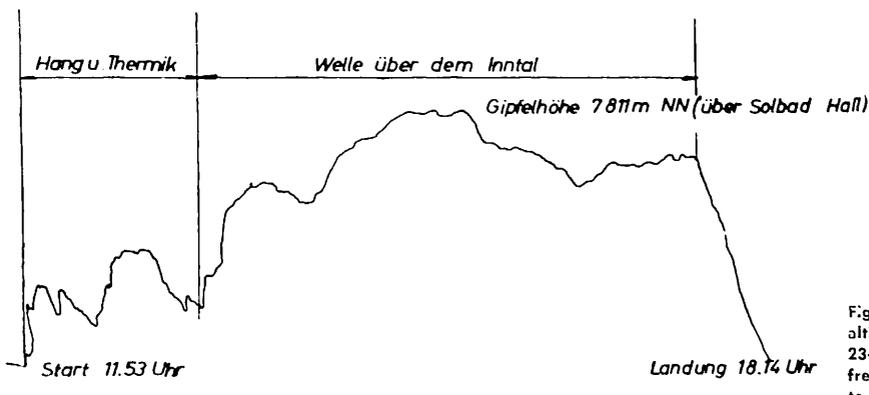
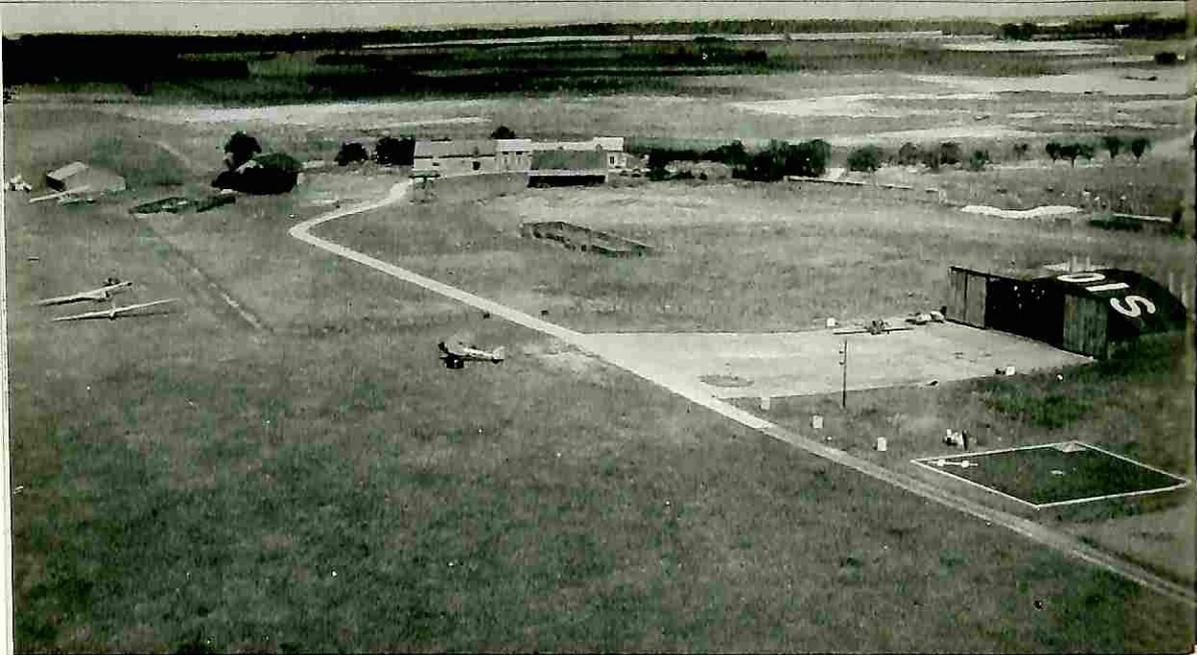


Fig. 9 - Registrazione altigrafica del volo del 23-3-1957. Pilota Manfred Reinhardt su alianti «Kranich III» D-1398



# Due settimane coi Francesi

di ENRICO VENTURI

*Su cortese indicazione del Sig. Sirretta di Aviasport, mi indirizzai lo scorso giugno al Centro Interclub di Blois, per uno «stage» di volo a vela. Il sig. Albert Carraz, Direttore, si premurò di rispondere con ogni notizia utile ed assicurandomi che avrei potuto effettuare diversi voli al giorno. Spinse anzi la cortesia sino ad accludere graziosi «dépliants» di carattere turistico illustranti il celebre Vallo della Loira.*

*Dal 14 al 31 agosto ho avuto così modo di prendere contatto con uno dei più attivi centri*

*di volo a vela francesi, di volare su quattro nuovi tipi di alianti e di acquisire esperienze, per me ancora fresco di prova C, senz'altro preziose. Più preziosi ancora i sensi di cordiale e devota amicizia stabiliti con il Sig. Carraz, Maestro di elevatissima classe, oltre che sportivo di fama internazionale (recordman mondiale di durata in biposto). Cordialissimi, infine, i legami camerateschi stretti con una ventina di «stagiaires» ambolessi e con due istruttori volontari (Sigg. Hecknauer e Corbin), tutti «mordus du vol» come me.*

**E**cco adesso, ad uso degli amici di *Volo a Vela*, un rapporto sui dati più interessanti del Centro di Blois.

**Zona:** Blois, sulla Loira, fra Orléans e Tours, a 170 km da Parigi, nel cuore del «jardin de France», a contatto con la Turenna. Regione celebre per memorie storiche, vini pregiati e castelli famosi, a grappolo. Terreno pianeggiante, fatto di prati, di campi di grano, di vigneti e disseminato di boschi. Tale caratteristica si mantiene per un vastissimo raggio (alcune centinaia di chilometri in qualche di-

rezione) e facilita moltissimo i voli di distanza, per l'assenza di problemi di atterraggio fuori campo.

**Terreno:** il campo di volo del Centro si trova a nord-ovest di Blois, a 14 km sulla nazionale Blois-Vendôme. Servizio di autobus con discesa alla Chapelle Vendomôise, poi 2 km a piedi. La piccola 600 mi si rivelò quindi preziosa, consentendomi di risiedere in città.

Il terreno ha forma trapezoidale, con il lato maggiore sulla nazionale, fra i paesi di Le Breuil e della Chapelle. Sulle carte di avvici-

namento O.A.C.I. il campo ha la denominazione di Blois-le Breuil ma il vero paese di appoggio, anche per la posta, è la Chapelle.

Fondo erboso molto morbido, cosparso di buchi di talpe e relativi monticelli (« *taupinières* »). Sottofondo argilloso, facile al drenaggio. Il terreno attorno al campo è praticamente tutto *aterrabile*. La consueta segnalizzazione delimita tuttavia due piste a T: la principale, parallela ai capannoni, di 1400x200, orientamento 30°-210°; la sussidiaria di 960x200, orientamento 129°-309°.

**Servizi.** Un edificio di vecchia costruzione, poco più di un cascinale, ospita gli uffici del Centro, l'alloggio del Direttore, il dormitorio allievi e la sala mensa e ritrovo. Tre capannoni con macchine stipatissime; manovra serale di sollevamento a braccia per incrocchiare gli aliati, secondo una soluzione unica, distillata da plurilustre esperienza.

Il bar e la mensa del campo non erano quest'anno in esercizio. I pasti, molto frugali (350 franchi, senza bevande), venivano presi in comune presso un modesto locale della Chapelle, gestito da Mme Hélène, da me pomposamente ribattezzata, con generosa fantasia « *la belle Hélène* ». Questa piccola galanteria (« *ah, ces Italiens sont toujours cavaliers!* ») mi aveva di botto elevato al rango di « *client d'élite* », con diritto esclusivo di ottenere il cambio del vino quando « *ça tournait au vinaigre* ».

**Flotta:** Un Brochet ed uno Jodel biposti per scuola a motore; due quadriposti turismo (« *Survól des Châteaux, baptêmes de l'air e cure di pertosse* »); Morane e Stampe per il traino e, infine, dodici aliati.

**Alianti:** Due Caudron 800, biposti scuola a doppio affiancato; il resto: monoposti allenamento (Nord 1300, SA 104 Emouchet, Castel 310P e 301S); semiperformance (Nord 2000) e performance (Air 102 e Bréguet 901).

I passaggi vengono effettuati nell'ordine. Per il Bréguet credo occorranza almeno una trasvolata atlantica con meta prefissa ed una omelia del Nunzio Pontificio a Parigi. Al mio arrivo il Sig. Carraz, nel farmi passare in rivista la flotta, si indusse a sollevare i teli dell'intabarrato Bréguet ed a mostrarmelo « *à poil* » ma l'evento doveva essere di importanza veramente storica perché assembrò in un battibaleno tutti gli allievi. In sede di successive interviste appurai poi che l'ultimo a raccontare di averlo visto in linea di volo era stato uno « *stagiaire* » dell'anno prima. Essendo tuttavia conosciuto, quest'ultimo, come un formidabile « *blagueur* », la notizia mi venne data con estrema circospezione e sotto ampie riserve.

**Attività:** dal mattino presto a dopo il tramonto, come da noi. Prime ed ultime ore: doppio comando allievi; giorno pieno per i « *monos* ».

Indirizzo fondamentale del Centro è quello della scuola, con mira alla formazione di piloti ed a prestazioni da C d'argento. Le mete superiori sono considerate a titolo accessorio ed occasionale.

Per il C d'argento la distanza viene fatta fare in linea retta, vento in coda, generalmente in direzione Romorantin. Questa prova viene considerata abbastanza facile ed i fuori campo sono concessi con relativa facilità. Per contro si giudicano con molto rigore le condi-



Il Direttore Alberto Carras con il famoso « Bréguet 901 » (foto Venturi)



Il Nord 2000 con ignota signorina in posa (foto Venturi)

zioni atmosferiche; con vento di 10 metri, ad es., non vola nessuno.

Con tempo buono l'attività è intensa ed i traini si susseguono senza sosta. Quest'anno purtroppo le condizioni meteo erano state e permaseo quasi sempre pessime, con lunghi periodi di coperto 8/8 e vento teso. Su 15 giorni di « stage » io ho avuto solo cinque mezze giornate volative e per giunta mediocri. Alla ricerca dello zero con l'anima in pianto. Nei periodi buoni, mi si diceva, cumuli a scacchiera e giornate fumanti.

*Scuola:* doppio comando su C 800, a traino. A Breuil non esiste verricello. Sgancio a 200 e giro campo con atterraggio P.T.S. (« *prise de terrain en S* »). Nessun pre-stadio a motore. L'attività ha subito inizio con l'aliante. Dopo 25-30 voli, in media, l'allievo viene fatto decollare sul Nord 1300, monoposto. Il Caudron è molto simile al Canguro, anche come inerzia e risposta ai comandi. Sconcertante al primo volo il notevole effetto di parallasse nel riguardare il trainatore dal posto affiancato.

Il Nord-1300 è molto più leggero, sensibile, nervoso ed ha, naturalmente, il seggiolino al centro: una specie di Asiago.

Il decollo (« *lâché* ») per gli allievi francesi deve quindi rappresentare un salto molto più brusco che non per i nostri, i quali, venendo mandati in aria sullo stesso apparecchio scuola, hanno solo da superare la crisi morale del distensivo silenzio subentrante agli strilli del Giorgio.

Chi viene dal Canguro si trova invece benissimo tanto sul C 800, perchè la *mâno* è quasi la stessa, quanto sul Nord 1300, perchè già abituato a volare in linea col trainatore.

Al primo volo sul Caudron l'istruttore piazza il trainatore al giusto punto di riferimento sulla capottina ed invita l'allievo a tenere bloccata l'immagine. Il compito è facilitato dal fatto che il plexiglas è a quadrelli come il vetro di una cattedrale ed offre la possibilità di visualizzare una inquadratura delimitata. In virata a traino l'effetto di parallasse porta il trainatore a sinistra di quasi 75°.

Atterraggi e decolli contro vento. L'orientamento della due piste facilita l'osservanza del principio. Ho visto cambiare anche un paio di volte nella stessa giornata pista o senso di utilizzo, con vento di soli 6 metri.

*Il metodo:* i fondamenti di pilotaggio sono quelli sanciti dal noto « *Evangile de Saint Yan* », costituenti « *la méthode* » per antonomasia.

Si insiste in particolare a far conoscere ed a controllare gli effetti secondari dei governi ed a coordinare l'azione sui comandi in modo da mantenere l'apparecchio in assetto corretto anche in virate a forti inclinazioni.

Prolungato lavoro a comando per modificare cadenza, pendenza ed inclinazione, studiando gli effetti primari e secondari dei comandi, isolati e coniugati, sino ai casi di inversione. Riferimento base l'orizzonte, solo successivamente controllo ad intervalli sugli strumenti.

In virata lavoro, sino dagli inizi, ad inclinazioni accentuate (da 30° a 45°). Grande accento sulla pallina. Strazi e sevizie per le derapate. Tolleranza per leggero assetto di scivolata (mezza pallina in dentro).

Gli atterraggi si fanno normalmente senza diruttori (agli allievi per il C ne è addirittura proibito l'uso). Questo comporta un arrivo piuttosto basso sulla pista (meno di 40 metri), se non si vuole finire « *aux vaches* ». A tale fine l'avvicinamento (« *prise de terrain* »), dopo il rituale giro di mezzo campo, viene fatto dal fondo con una serie di S o di 8 fra due punti di riferimento fissi, virando in modo da avere sempre l'inizio di pista a prua o di lato. Proibitissimo voltargli le terga. Con l'ultima virata l'apparecchio si porta sulla linea di atterraggio ed inizia la planata da bassissima quota.

L'istruttore si prodiga per togliere all'allievo il timore delle virate strette a forte inclinazione in prossimità del terreno, mostrandogli sino dai primi voli la piena sicurezza di un assetto a giusta velocità e con pallina al centro o, semmai, di mezzo diametro in dentro. « *Engueulades* » e rinvii di decollo per virate anche solo leggermente in derapata.

Con piloti alquanto avanzati il Sig. Carraz fa praticare anche l'uso di generosissime scivolate d'ala, sino a 10 metri dal suolo. Personalmente mi sono visto invitare, sul C 800, ad incrociare quasi a fondo piede e barra, divergendo il muso di circa 45° dalla traiettoria di planata.

In virata a traino si insiste nel far seguire una traiettoria esattamente tangente alla cir-

conferenza percorsa dal trainatore. Piede esterno, quindi, e trainatore nettamente di fianco sulla capottina.

Per tenere il cavo sempre in tensione e rimangiare eventuali allentamenti, si insegna a diminuire l'efficienza dell'aliante mediante piccole scivolate d'ala e ad evitare le richiamate sulla barra. Il sistema mi è parso comodo ed utile ed è un vero peccato che l'Ercolino non abbia debitamente apprezzato questo mio andare « *en crabe* », la prima volta in cui, a Bresso, cercai di dedicargliene affettuosamente un saggio in un giorno di buriana.

Dal punto di vista psichico, « *la méthode* » esige un atteggiamento « *décontracté* » da parte dell'allievo, cui si raccomandano interventi progressivi, dolci e misurati sui comandi. Il principio è che un buon apparecchio vola meglio da solo, se viene lasciato in pace, che non in preda ad un esagitato.

Gli istruttori sono in generale calmi e controllati. Cercano di mettere l'allievo a suo agio e si sforzano di insegnare e di pretendere gradualmente una cosa alla volta, curando più l'assimilazione che l'ingozzamento. Di grande vantaggio il metodo unificato anche nei minimi dettagli didattici ed il fatto che gli istruttori stessi escono da apposita scuola, con corsi di periodico rifasamento.

Chiunque giunga nuovo sul campo, chiunque sia, debutta sul C 800 a doppio comando con Carraz. Per ambientamento, dice lui, e controllo, aggiungo io. Giusto e santo. Alcuni giri di pista con tanto maestro non fanno male a nessuno. E qui me la cavo subito con le mie prestazioni. Dopo i rituali giri di pista



Il « Caudron 800 » scuola biposto a posti affiancati (foto Venturi).

(« ça a marché très bien », disse Carraz) passai al decollo sul Nord 1300. Nel breve giro di cinque mezze giornate volative mediocri, come detto, fui poi promosso sul campo all'Emouchet, indi al C 310. Ero stato dichiarato papabile per il Nord 2000 ma il giorno dopo ripiovve, smoccolai e misi la prua della 600 a sud-est. « *Vous avez tort, mon capitaine* » giurava il buon Carraz, « *restez, demain il fera beau et vous parviendrez au Bréguet* ». Ma le ferie purtroppo erano alla fine e non mi restò che abbracciarlo. Partii contento perchè me l'ero cavata con onore. Giunto là con la timidezza di un agnello e con poco più di quindici ore di solista, mi sentii accusare di finta e forse ipocrita modestia, dagli altri « *stagiaires* ». la volta in cui battei il record di veleggiamento della giornata (23 minuti!).

*Dati logistici.* Eufemismo per: quanto costa? Molto poco, ragazzi! A Blois ed in qualche altro Centro (non in tutti), la tassa fissa è di 600 franchi per decollo a traino, circa 800 lire, e niente altro. Una volta sganciati l'aliante è vostro ed è bravo chi tiene di più.

Chi si sente di fare la vita del Campo, si porta coperta e lenzuola ed ottiene gratis una branda nel dormitorio. Con 300 franchi si può avere una camera in paese, mentre gli spen-

daccioni come me si istallano in Hôtel a Blois con 600 franchi e con il vantaggio di tutti i gradevoli imprevisti notturni (sia chiaro che alludo qui alla infaticabile compagnia della schiera di tarli al lavoro sul monumentale armadio Luigi Capeto, e non alla B.B. la quale, è risaputo, vola solo su reattori e non viene quindi a Blois).

Partite quindi tranquilli, senza timore di rovinarvi. Io, a corto di giornate fumanti per l'aliante, mi sono sfogato con 7 ore di Brochet, sorvolando e fotografando tutti i castelli reperibili nel raggio di cinquanta leghe. Con tutto questo ho chiuso lo « *stage* » in sensibile economia sul mio normale bilancio di guarnigione.

Se andrete, presentatevi pure a nome mio. Mi hanno assicurato tutti, a voce sul posto e poi per iscritto, di essere stato un ottimo camerata, con aggettivi che vanno dal « *très sympathique* » allo « *charmant* ». Se i Francesi non sono dei piaggiatori, troverete ottima accoglienza. Come me. « *Vous m'en direz des nouvelles* ».

ENRICO VENTURI

Nel titolo: Il Campo di Blois-le Breuil, lato servizi -  
Al centro: un Morane che si avvia alla linea di traino  
(foto Venturi).

## Aero Club Milano

### Scuola di Volo

Corsi di: pilotaggio 1° grado (L. 110.000)  
navigazione 2° grado  
radio navigazione  
volo notturno  
volo strumentale  
volo acrobatico

Corsi di: aeromodellismo

*Agli allievi provenienti dai corsi MO. VE. TRA. dell'A. V. M. si pratica lo sconto di Lit. 50.000.*

*A brevetto conseguito, premi dell'Aero Club d'Italia di Lit. 60.000 per minorenni e di Lit 40.000 per maggiorenni.*

# NOTIZIARIO

## IMPORTANTI DECISIONI DELLA F.A.I.

Nei giorni 20 e 21 marzo si è tenuta a Parigi la riunione annuale della Commissione della F.A.I. per il Volo a Vela.

Erano presenti il Segretario Generale della F.A.I., Gillman, il Presidente della Commissione, A. Gehrig (Svizzera) ed i rappresentanti degli Aeroclubs di Austria, Belgio, Cecoslovacchia, Francia, Germania, Gran Bretagna, Grecia, Italia, Jugoslavia, Olanda, Polonia, Spagna, Svizzera, Turchia, U.R.S.S., Ungheria e U.S.A.

L'ordine del giorno dei lavori comprendeva vari argomenti di notevole importanza su alcuni dei quali riteniamo opportuno informare i lettori.

Quest'anno i candidati alla medaglia « Lilienthal » erano:

WOLF HIRTH (Germania); BOZIDAR KOMAC (Jugoslavia); PELAGIA MAJEWSKA (Polonia); HORLAND ROSS (U.S.A.); RICHARD SCHREDER (U.S.A.).

Le condizioni per l'attribuzione della medaglia « Lilienthal » sono fissate in apposito regolamento del quale riportiamo gli elementi essenziali:

« Allo scopo di ricompensare sia una impresa sportiva di Volo a

Vela particolarmente rimarchevole, che servizi eminenti resi all'aviazione senza motore, la F.A.I. ha creato una medaglia denominata « Medaglia Lilienthal » che può essere attribuita annualmente a un pilota di aliante che abbia:

a) battuto un record internazionale nel corso dell'anno precedente;

b) oppure effettuato nell'anno precedente un volo pionieristico nel senso di aver rivelato nuove possibilità o aperto nuove vie di progresso tecnico del Volo a Vela;

c) oppure che abbia reso eminenti servizi al volo senza motore durante un lungo periodo e che sia tuttora pilota attivo di Volo a Vela ».

La maggioranza dei suffragi dei componenti la Commissione è andata al famoso pilota tedesco W. Hirth che ha iniziato l'attività di volo a vela nel 1920, è detentore dell'insegna d'argento n. 1 e nel corso di una brillantissima attività in ogni parte del mondo ha battuto più volte primati di distanza e vinto concorsi internazionali.

La figura di Hirth è di quelle che si identificano, con pochi altri pionieri, nella storia della nascita

del volo a vela e del suo progresso tecnico e sportivo, al quale oltre che come pilota, istruttore, costruttore, Hirth ha contribuito con pubblicazioni di grande interesse.

L'assegnazione della medaglia Lilienthal a Hirth è un riconoscimento che sarà sicuramente apprezzato da tutti i volovelisti.

### La nuova edizione del Codice Sportivo F.A.I. per il volo a vela

La Commissione ha preso in esame la nuova edizione della Sezione III del Codice Sportivo F.A.I., e dopo aver discusso alcuni emendamenti, ne ha approvata la stampa.

Il nuovo Codice, che non contiene sostanziali differenze rispetto a quello precedente, verrà immediatamente distribuito.

### I Campionati del Mondo 1960 in Germania

Soltanto l'Aero Club di Germania ha chiesto di assumersi l'onore di organizzare i prossimi Campionati mondiali.

Se questa sola candidatura ha semplificato il compito della Commissione, rivela anche la crescente gravità del problema. Gli oneri di un campionato mondiale sono così elevati che sarà sempre più difficile in avvenire trovare Aero Clubs disposti ad assumerli volontariamente.

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.)

(« ça a marché très bien », disse Carraz) passai al decollo sul Nord 1300. Nel breve giro di cinque mezzogiornate volative mediocri, come detto, fui poi promosso sul campo all'Emouchet, indi al C 310. Ero stato dichiarato papabile per il Nord 2000 ma il giorno dopo ripiovve, smoccolai e misi la prua della 600 a sud-est. « *Vous avez tort, mon capitaine* » giurava il buon Carraz, « *restez, demain il fera beau et vous parviendrez au Bréguet* ». Ma le ferie purtroppo erano alla fine e non mi restò che abbracciarlo. Partii contento perchè me l'ero cavata con onore. Giunto là con la timidezza di un agnello e con poco più di quindici ore di solista, mi sentii accusare di finta e forse ipocrita modestia, dagli altri « *stagiaires* », la volta in cui battei il record di veleggiamento della giornata (23 minuti!).

*Dati logistici.* Eufemismo per: quanto costa? Molto poco, ragazzi! A Blois ed in qualche altro Centro (non in tutti), la tassa fissa è di 600 franchi per decollo a traino, circa 800 lire, e niente altro. Una volta sganciati l'aliante è vostro ed è bravo chi tiene di più.

Chi si sente di fare la vita del Campo, si porta coperta e lenzuola ed ottiene gratis una branda nel dormitorio. Con 300 franchi si può avere una camera in paese, mentre gli spen-

daccioni come me si installano in Hôtel a Blois con 600 franchi e con il vantaggio di tutti i gradevoli imprevisi notturni (sia chiaro che alludo qui alla infaticabile compagnia della schiera di tarli al lavoro sul monumentale armadio Luigi Capeto, e non alla B.B. la quale, è risaputo, vola solo su reattori e non viene quindi a Blois).

Partite quindi tranquilli, senza timore di rovinarvi. Io, a corto di giornate fumanti per l'aliante, mi sono sfogato con 7 ore di Brochet, sorvolando e fotografando tutti i castelli reperibili nel raggio di cinquanta leghe. Con tutto questo ho chiuso lo « *stage* » in sensibile economia sul mio normale bilancio di guarnigione.

Se andrete, presentatevi pure a nome mio. Mi hanno assicurato tutti, a voce sul posto e poi per iscritto, di essere stato un ottimo camerata, con aggettivi che vanno dal « *très sympathique* » allo « *charmant* ». Se i Francesi non sono dei piaggiatori, troverete ottima accoglienza. Come me. « *Vous m'en direz des nouvelles* ».

ENRICO VENTURI

Nel titolo: Il Campo di Blois-le Breuil, lato servizi - Al centro: un Morane che si avvia alla linea di traino (foto Venturi).

## Aero Club Milano

### Scuola di Volo

Corsi di : pilotaggio 1° grado (L. 110.000)  
 navigazione 2° grado  
 radio navigazione  
 volo notturno  
 volo strumentale  
 volo acrobatico

Corsi di : aeromodellismo

*Agli allievi provenienti dai corsi MO. VE. TRA. dell'A. V. M. si pratica lo sconto di Lit. 50.000.*

*A brevetto conseguito, premi dell'Aero Club d'Italia di Lit. 60.000 per minorenni e di Lit 40.000 per maggiorenni.*

# NOTIZIARIO

## IMPORTANTI DECISIONI DELLA F.A.I.

Nei giorni 20 e 21 marzo si è tenuta a Parigi la riunione annuale della Commissione della F.A.I. per il Volo a Vela.

Erano presenti il Segretario Generale della F.A.I., Gillman, il Presidente della Commissione, A. Gehriger (Svizzera) ed i rappresentanti degli Aeroclubs di Austria, Belgio, Cecoslovacchia, Francia, Germania, Gran Bretagna, Grecia, Italia, Jugoslavia, Olanda, Polonia, Spagna, Svizzera, Turchia, U.R.S.S., Ungheria e U.S.A.

L'ordine del giorno dei lavori comprendeva vari argomenti di notevole importanza su alcuni dei quali riteniamo opportuno informare i lettori.

Quest'anno i candidati alla medaglia «Lilienthal» erano:

WOLF HIRTH (Germania); BOZIDAR KOMAC (Jugoslavia); PELAGIA MAJEWSKA (Polonia); HORLAND ROSS (U.S.A.); RICHARD SCHREDER (U.S.A.).

Le condizioni per l'attribuzione della medaglia «Lilienthal» sono fissate in apposito regolamento del quale riportiamo gli elementi essenziali:

«Allo scopo di ricompensare sia una impresa sportiva di Volo a

Vela particolarmente rimarchevole, che servizi eminenti resi all'aviazione senza motore, la F.A.I. ha creato una medaglia denominata «Medaglia Lilienthal» che può essere attribuita annualmente a un pilota di aliante che abbia:

a) battuto un record internazionale nel corso dell'anno precedente;

b) oppure effettuato nell'anno precedente un volo pionieristico nel senso di aver rivelato nuove possibilità o aperto nuove vie di progresso tecnico del Volo a Vela;

c) oppure che abbia reso eminenti servizi al volo senza motore durante un lungo periodo e che sia tuttora pilota attivo di Volo a Vela».

La maggioranza dei suffragi dei componenti la Commissione è andata al famoso pilota tedesco W. Hirth che ha iniziato l'attività di volo a vela nel 1920, è detentore dell'insegna d'argento n. 1 e nel corso di una brillantissima attività in ogni parte del mondo ha battuto più volte primati di distanza e vinto concorsi internazionali.

La figura di Hirth è di quelle che si identificano, con pochi altri pionieri, nella storia della nascita

del volo a vela e del suo progresso tecnico e sportivo, al quale oltre che come pilota, istruttore, costruttore, Hirth ha contribuito con pubblicazioni di grande interesse.

L'assegnazione della medaglia Lilienthal a Hirth è un riconoscimento che sarà sicuramente apprezzato da tutti i volovelisti.

### La nuova edizione del Codice Sportivo F.A.I. per il volo a vela

La Commissione ha preso in esame la nuova edizione della Sezione III del Codice Sportivo F.A.I., e dopo aver discusso alcuni emendamenti, ne ha approvata la stampa.

Il nuovo Codice, che non contiene sostanziali differenze rispetto a quello precedente, verrà immediatamente distribuito.

### I Campionati del Mondo 1960 in Germania

Soltanto l'Aero Club di Germania ha chiesto di assumersi l'onore di organizzare i prossimi Campionati mondiali.

Se questa sola candidatura ha semplificato il compito della Commissione, rivela anche la crescente gravità del problema. Gli oneri di un campionato mondiale sono così elevati che sarà sempre più difficile in avvenire trovare Aero Clubs disposti ad assumerli volontariamente.

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.)

Di ciò si è resa partecipe la Commissione decidendo, nella riunione dello scorso anno a Leszno, che i campionati, dopo quello del 1960, vengano organizzati ogni tre anni.

L'Ae.C. di Germania si riserva di rendere noto entro il 30 ottobre in quale aeroporto la competizione verrà disputata e le date precise. Per ora ha soltanto fatto presente il mese prescelto: giugno.

Verranno ammessi non più di 60 alianti. Sarà possibile noleggiare alianti sul posto, previo pagamento dell'assicurazione e limitatamente alla classe «standard».

La quota di partecipazione è già fissata in 19 marchi al giorno per pilota e in 15 marchi per aiutante. Cifra comprensiva di vitto, alloggio e traini. Per le esigenze dei voli di distanza, in previsione di sconfinamento, verrà chiesto il permesso di sorvolo al Belgio, Olanda, Austria, Francia, Svizzera e Germania Orientale.

Data la limitazione a 60 alianti,

sarà fissato un limite massimo di 3 velivoli per nazione.

Sempre in tema di campionati mondiali, su proposta della British Gliding Association è stata discussa la possibilità di variare il sistema delle partenze nel senso di lasciare al concorrente la facoltà di scegliere il momento del decollo.

Il nuovo sistema, che attribuisce al pilota una maggiore responsabilità, riconoscendo implicitamente un progresso nella tecnica del V.V., è stato già adottato con successo, in numerose competizioni nazionali, e pertanto la Commissione ha deciso di invitare l'Ae. C. di Germania e tutti gli Aero-Clubs a mettere in pratica quest'anno l'applicazione di questo nuovo sistema nelle competizioni nazionali, per trarre elementi decisivi in vista della sua adozione o meno ai prossimi campionati mondiali.

Altra decisione della maggiore importanza, raggiunta dopo la discussione, è stata quella di non consentire l'uso della radio per la clas-

se «standard», in aderenza al criterio di conservare al massimo il carattere di economicità di tale classe.

Su proposta di Wills è stato deciso che durante i 14 giorni della competizione non più di 10 siano destinati alle gare.

## Conferenza sulle correnti a getto

Il Centro di Volo a Vela del Politecnico di Torino ha organizzato dal 4 al 6 giugno, sotto il patrocinio del Ministero della Difesa e dell'Aero Club d'Italia, un «Congresso Scientifico Internazionale sulle correnti a getto (jet-stream) e ondulatorie». In concomitanza con il Congresso avrà luogo l'inaugurazione della nuova aerostazione dell'aeroporto «Città di Torino» a Caselle.



S. R. L.

SOC. ITALIANA REGOLATORI  
AUTOMATICI INDUSTRIALI

MILANO

Via Sismondi 43-45 - Tel. 720.681 - 720.411

# VOLO

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

Direzione, Redazione e Amministrazione

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

# NOTIZIARIO ESTERO

## Onorificenze a volovelisti

Il noto volovelista inglese Nick Goodhart è stato insignito della « Legion of Merit », tramite l'ambasciatore statunitense in Inghilterra, per la sua preziosa invenzione adottata su tutte le navi portaerei U.S.A., relativa al sistema di atterraggio (o appontaggio) a specchi segnalatori.

## Piloti civili nordamericani

Alla metà dell'anno 1958, i brevetti di pilotaggio rilasciati negli Stati Uniti d'America ammontavano — secondo fonte ufficiale (C. A.A.) — a 809.349, così ripartiti: — studenti (il nostro 1° grado, all'incirca): 98.498,

- di aeroplano privato (il nostro 2°): 448.470,
- di aeroplano commerciale: 237 mila 149,
- di aeroplano di linea aerea mercantile: 16.900,
- di elicottero: 473,
- di aliante: 627,
- di istruttore: 6955,
- categorie speciali: 277.

Figuravano, inoltre, per i brevetti privati-commerciali-mercantili, 3360 estensioni a brevetti di aliante e 5092 a brevetti di elicottero.

Lo Stato di California risultava il più « ricco » con ben 101.790 brevetti di pilotaggio rilasciati nell'ambito della propria giurisdizione.

## Compra-vendita alianti

Ben undici alianti usati sono stati chiesti od offerti in due soli mesi da volovelisti americani. Dal diffusissimo « 1-26 » (4 unità) al puro sangue « RJ-5 » (offerto per 7.000 dollari); dall'economico barcone « TG-3A » (2 unità, di cui una per 1.000 dollari) al vecchio tedesco « Weihe ».

## Forse i 10.000

Il limite magico dei 10.000 sarebbe stato superato in Francia dal Signor Gérard Pic, capo pilota del

L'Aero Club di Languedoc. Sganciato; a 1.000 metri, il « Nord 2000 » di Pic sarebbe giunto a 10.100 metri di quota sulla verticale dell'aeroporto di Mont-Louis-Lagone (Pirenei orientali). Il volo è stato abbreviato per carenza d'ossigeno. Temperatura minima: — 48°. Non è noto l'esatto dato barografico.

## Collaudo francese

Il nuovo biposto « Wassmer WA.30 Bijave » ha effettuato col pilota Bonneau il suo primo volo il 17 Dicembre scorso. Al 21 dello stesso mese: 3h40' di volo officina.

## Diamanti completi

Gli ultimi ventuno piloti detentori dell'insegna d'oro con tre diamanti, i cui risultati sono stati di recente omologati, portano la numerazione mondiale da 86 a 107. In ordine di omologazione, sono (le date si riferiscono, rispettivamente, alla distanza in linea retta, alla distanza con meta prefissata ed al guadagno di quota):

- Rudolf Gailing - Germania - 29.5.57 - 8.5.56 - 24.3.57.
- G. A. Hockings - Nuova Zelanda - 13.12.57 - 1.7.55 - 13.12.57.
- Zvonimir Rain - Jugoslavia - 25.5.57 - 25.5.57 - 11.7.57.
- Bozidar Lomac - Jugoslavia - 25.5.57 - 25.5.57 - 6.11.57.
- Hans W. Grosse - Germania - 25.5.57 - 7.4.57 - 6.2.58.
- Heinz Huth - Germania - 28.5.57 - 19.6.56 - 20.2.58.
- Bodo Stahle - Germania - 25.8.57 - 2.6.57 - 11.2.58.
- Hans Botcher - Germania - 28.5.57 - 9.5.57 - 21.3.58.
- Adam Witek - Polonia - 5.5.58 - 12.6.51 - 5.6.51.
- Nandor Opitz - Ungheria - 24.6.58 - 6.8.57 - 2.12.57.
- Rob. F. Symons - Stati Uniti - 20.5.52 - 17.6.48 - 24.9.49.
- Jacky Lacheny - Francia - 18.4.54 - 26.7.52 - 7.2.58.
- Maurice Combettes - Francia -

- 2.5.57 - 10.5.53 - 7.2.58.
- Francine Abadie - Francia - 6.5.57 - 3.9.53 - 19.1.58.
- Jean Pelletier - Francia - 13.5.56 - 30.5.55 - 22.2.58.
- Jean Lartigue - Francia - 13.5.56 - 13.7.55 - 6.2.58.
- Roland Talaire - Francia - 28.5.57 - 15.5.56 - 19.2.58.
- Pierre Bouillet - Francia - 27.5.57 - 20.5.57 - 20.2.58.
- Janine Cordonnier - Francia - 28.5.57 - 20.5.57 - 22.2.58.
- Daniel Barbera - Francia - 28.5.57 - 16.4.54 - 25.6.50.
- Mario Fabbro - Francia - 27.5.57 - 4.5.57 - 13.10.58.

## Discendenza " Fauvette "

Il biposto « Breguet 906 », diretta derivazione del « Breguet 905 Fauvette », è in fase di ultimazione nella fabbrica di Air-sur-l'Adour. Il collaudo è in programma per il mese di aprile 1959. Dati sommari: apertura 18 - superficie 17 - allungamento 20 - finezza 30 - peso a vuoto 240 - totale 460 - minima verticale 0,70.

## Insegne svizzere

Dopo le ultime omologazioni, nella vicina confederazione vi sono: 21 piloti con insegna d'oro (nel 1958, uno solo: Alexandre Grudisch) e 377 con insegna d'argento (nel 1958, ben 25).

## Inglese ai mondiali del 1960

Il consiglio direttivo della British Gliding Association ha preparato una lista indicativa di piloti in vista della partecipazione inglese ai campionati mondiali del prossimo anno. In ordine alfabetico: P. L. Bisgood, G. F. Burton, A. J. Deane-Drummond, K. C. Fitzroy, G. A. J. Goodhart, H. C. N. Goodhart, A. Gough, D. H. G. Ince, D. Brenning James, D. M. Kaye, D. A. Smith, C. H. Stephenson, L. Welch, J. S. Williamson e P. A. Wills.

## Nazionali svizzere decentrate

Come di consueto, il campionato svizzero si è concluso per punteggio in base a prove singole.

Hans Nietlispach è il Campione 1958 con 33.274 punti, seguito da Fritz Dubs e da Alex Grundisch. Migliori voli dell'annata:

— René Comte, quota assoluta con 5575 metri,

— Rolf Brunner, distanza libera con 370 chilometri,

— Hans Nietlispach, meta prefissata con 445 chilometri,

— Alex Grundisch, meta prefissata e ritorno con 234 chilometri.

### Statistiche di Hornberg

Nell'anno 1958, al centro di volo a vela tedesco di Hornberg, si è registrato:

— 221 allievi presenti,

— 32 istruttori patentati in 3 corsi,

— 6330 voli di aliante,

— 27 attestati « B »,

— 17 brevetti « C »,

— 4027 chilometri percorsi in 37 voli fuori campo.

### Coppa Louis Breguet

La prima edizione della interessantissima competizione, avente per scopo di far percorrere il maggior numero di chilometri in voli fuori campo dal maggior numero di piloti, è stata vinta da Camille Labar (di Chavenay) con 3.980 punti. Seguono: Jules Landi, André Guillet, Roger Biagi, Jacky Lacheney e 25 altri concorrenti con almeno 455 punti.

L'edizione 1959 è annunciata con trenta premi per un totale di 900.000 franchi francesi.

### Statistiche semi-mondiali

I dati ufficiali della F.A.I. sulla situazione volovelistica dei paesi più volovelisticamente attivi nell'anno 1957 danno (prima cifra: numero alianti, seconda: numero ore volo):

Germania occidentale: 1730 - 85.250; Belgio 41 - 2.160; Stati Uniti: 486 - 4.687; Spagna: 141 - 327; Francia: 1122 - 79.945; Inghilterra: 211 - 20.643; Olanda: 113 - 10.397; Svizzera: 189 - 9.783.

### Volo d'onda

Il mese di dicembre è stato, per i francesi, d'oro e di diamante:

— a *Saint-Auban*, il giorno 10: 8 prove di quota per l'insegna d'oro. Miglior assoluta 6300 di Chaplain su « Wa.20 ». Miglior guadagno 4500 di Loh su « A.102 ».

— a *Saint-Auban*, il giorno 12: 2 prove di quota « E » ed una « F », oltre a dieci voli oltre i 3000. Miglior assoluta 6900 e miglior guadagno 5500 di Wadenberger su « Breguet 901 ».

— a *Issoire*, il giorno 10: 2 quote « F » con 7350 di assoluta (Herbaut su « Breguet 901 ») e 6300 di guadagno (Veychard su « Nord 2000 »).

— a *Issoire*, il giorno 13: ancora 2 quote « F ». Massima e guadagno di Gaudreau su « Breguet 901 » con 7100 e 5400.

— a *Mont-Louis*, il giorno 12: Pic con « Nord 2000 » sale a 10.000 metri; l'insegna l'aveva superata precedentemente.

— a *Mont-Louis*, il giorno 14: Weiss con « Breguet 901 » supera il bel limite di 9300 metri in un volo non avente per meta l'insegna in quanto già conquistata in precedenza.

### Dalla Polonia

L'aliante polacco « SZD-16 Gil », monoposto da addestramento avanzato di caratteristiche assai prossime al « Mucha 100 » (0,75 verticali a 60 orari — 1,5 a 92 orari — 3 a 120), è una interessante costruzione a fusoliera in tubi d'acciaio terminante al bordo d'uscita dell'ala e proseguita poi in trave di coda a tubo, con ruotino fisso post-baricentrale e pattino un po' a gozzo molto avanzato, ala trapezoidale con piccoli fusetti di protezione all'estremità: il tutto, con allungamento 13, consente di raggiungere al decollo un carico alare di soli 17,9. Apertura 13,5 - superficie 14 - peso a vuoto 165 - totale massimo 275 - profilo alare NACA 43012.

### Best flights

A fine d'anno gli inglesi pubblicano un quadro officioso dei migliori voli effettuati nei dodici mesi. Ecco i risultati 1958:

*monoposti:*

— distanza libera: A. Gough - 348 miles.

— meta prefissata: C. Green - 194,5 miles,

— meta prefissata e ritorno: signora A. Burns - 94 miles,

— quota assoluta: A. T. Morgan - 16.300 ft.

— guadagno di quota: A. T. Morgan - 15.340 ft.

— velocità su 100 km in triangolo: P. A. Wills e D. H. G. Ince - 29,8 m.p.h.

— velocità su 200 km in triangolo: D. H. G. Ince - 35,8 m.p.h.

*biposti:*

— distanza libera: W. A. H. Kahn & J. Williamson - 194 miles,

— meta prefissata: W. A. H. Kahn & J. Williamson - 194 miles,

— meta prefissata e ritorno: signora A. Welch & J. Williamson - 102 miles,

— quota assoluta: P. Scott & P. Collier - 16.400 ft.

— guadagno di quota: P. Scott & P. Collier - 14.300 ft.

### Insegne inglesi

Con le omologazioni autunnali, salgono a 41 le insegne d'oro e alla bella cifra di 771 quelle d'argento.

### “ Bocian ” personale

La celebre volovelista francese Marcelle Choynet ritorna alle cronache per aver acquistato un biposto polacco « Bocian ». Si appresta, con esso, ad effettuare sondaggi di ondulatoria ad Issoire dove il miraggio del diamante di quota ha richiamato anche, in dicembre, alcuni belgi con uno « Spatz » e quattro tedeschi con un « Ka.6 ».

### “ Fauvel ” nel Madagascar

Il primo aliante in attività nell'isola è un « Fauvel AV-36 » di proprietà dell'Aero Club di Fort-Dauphin. Trasportato via mare da Tolone all'isola, è giunto in settembre a Diego-Suarez. Da questa località, pilotato da un reverendo — B. Astraud — è partito a traino di un « Cessna 170 » attraversando quasi tutta Madagascar per un percorso di oltre 2000 chilometri.

## Attività volovelistica 1957

Il rapporto FAI dell'aviazione sportiva per l'anno 1957 elenca i seguenti dati riguardanti l'attività di volo a vela negli Stati più importanti.

I dati per gli Stati Uniti sono solamente il 36% dei dati richiesti ai proprietari di aliante. Risposte posteriori, per un totale del 75%, hanno portato i dati a 21.200 ore.

Presupponendo che il restante 25% abbia compiuto la stessa media di ore, il totale generale sarebbe di 28.270 ore ovvero una media di 58.2 ore per aliante. Considerando poi che un terzo degli alianti statunitensi non ha volato durante il 1957, la media per aliante efficiente diverrebbe di 87.3 ore e cioè un valore di utilizzazione rispettabile paragonato a quello di altri paesi, se i loro dati sono accurati.

Bisogna inoltre tenere presente che i quattro quinti degli alianti statunitensi sono di proprietà privata, mentre molto pochi lo sono in Europa, dove clubs, sussidi governativi e costi rendono la cosa poco pratica.

(da *Soaring* Jan-Feb. 1959)

(Stati Uniti) - 9174,5 m:  
 — quota assoluta: W. S. Ivans (Stati Uniti) - 12.832 m:  
 — meta prefissata: R. Fontelles (Francia) - 677,61 km:  
 — meta prefissata e ritorno: V. Zejda (Polonia) - 518,066 km:  
 — velocità su 100 km in triangolo: J Mrak (Jugoslavia) - 97,056 kmh:  
 — velocità su 200 km in triangolo: P.F. Bikle (Stati Uniti) - 88,54 kmh:  
 — velocità su 300 km in triangolo: K. Bozidar (Jugoslavia) - 79,358 kmh:

### biposti:

— distanza libera: V. Ilchenko & G. Petchinkov (Russia) - 829,822 km:

— guadagno di quota: L. E. Edgar & H. E. Klieforth (Stati Uniti) - 10,493 mt:

— quota assoluta: L. E. Edgar & H. E. Klieforth (Stati Uniti) - 13.489 mt:

— meta prefissata: J. Popiel & A. Siemaszkiewicz (Polonia) - 541,300 km:

— meta prefissata e ritorno: E. Dommissé & S. J. Barker (Sud Africa) - 436 km:

— velocità su 100 km in triangolo: H. C. Ross & H. E. Jensen (Stati Uniti) - 87,511 kmh:

— velocità su 200 km in triangolo: H. C. Ross & H. E. Jensen (Stati Uniti) - 81,394 kmh:

— velocità su 300 km in triangolo: H. C. Ross & P. E. Wilson (Stati Uniti) - 82,349 kmh.

Nazione	N. Alianti	Totale ore volate	Media per aliante
Belgio	41	2.160	52,7
Francia	1.122	79.945	71,1
Germania	1.730	85.250	49,1
Gran Bretagna	211	20.643	97,8
Olanda	113	10.397	91,8
Italia	55	6.600	120,0
Spagna	141	327	2,3
Svizzera	189	9.783	51,7
USA	486	4.687	9,6

## PRIMATI

Con gli aggiornamenti 1958, il quadro dei primati internazionali è il seguente (in neretto i primati battuti nel 1958):

*monoposti:*  
 — distanza libera: R. H. Johnson (Stati Uniti) - 861,272 km:  
 — guadagno di quota: W. S. Ivans

# INTERAVIA

Edizioni Aeronautiche Internazionali, Ginevra

Sede per l'Italia: Via Latina, 43 - Roma (471)

*Pubblicazioni:* — 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

# VITA DEI GRUPPI

## AE. C. BOLOGNA

Il successo del « 1° Briefing Due Torri » c'impone — e ne siamo lieti — un « profilo » lampo del volo a vela bolognese e dei suoi uomini.

**IL PRESIDENTE.** L'Ing. Giorgio Regazzoni è certamente fra i pochissimi Presidenti di Aero Clubs che hanno compreso il volo a vela. Ne ha afferrato dinamicamente i problemi e favorito lo sviluppo, in armonia con le esigenze diverse del volo a motore. Gli piace ricordare che il primo Consiglio da lui presieduto — il 1° ottobre 1957 — ha deliberato, avvalendosi del contributo dell'Ac.C.I., l'acquisto dell'aliante « Passero ».

**GLI ANIMATORI.** Conte Acquaderni Pietro, iniziatore del volo a vela a Bologna, Baviera Luigi, attualmente Consigliere, Cavazzoni Giovanni, il Rag. Scagliarini (classe 1908, brevetto C del 1933) il

Dr. Bettini. (E ci scusino gli altri di cui non abbiamo segnato i nomi).

I piloti in attività di volo sono tredici e tutti hanno conseguito il brevetto presso il Centro Nazionale di Rieti. Altri venti Soci, per ora, Presidente in testa, inizieranno il corso non appena l'ottimo Baviera (detto « il mondano ») avrà ottenuto la nomina a Istruttore. Il « disciplinare » c'è ma il rapimento di Zoli da parte dell'A.V.M. ha determinato, per quanto riguarda l'attività didattica, una situazione di stasi.

**LA FLOTTA.** Un Canguro (I-AEIB) di assegnazione, e un Passero (I-FOLP) di proprietà. Per i traini sono a disposizione due L5.

A Bologna esistono le premesse di ottimi risultati e contiamo di riparlare presto. Forza amici! e tanti auguri.

\* IL BRIEFING, come sapete, è stato ospitato dai « Tre galli d'oro ». Però Galli Egidio, Redattore di « Volo a Vela », non c'entra.

\* LA BOTTIGLIA DI LAMBRUSCO. E' scoppiata all'improvviso ed il vestito di Scavino (Como) ha dovuto essere ricoverato in tintoria. Prognosi riservata (per il vestito).

\* MALIGNITA' sul secondo campionato nazionale. « Oreste Ricotti e Piero Morelli (recidivo), concorrenti ». « Zasa, Presidente della Commissione Sportiva ». « Il Col. Contoli (ovvero l'Alantista d'assalto), Direttore delle operazioni ». Amen.

\* ANCHE RAVENNA. Fra i 17 di Bologna, secondo l'elenco numerico, c'era anche un Pilota di Ravenna. Ci teneva a farlo sapere. Purtroppo ci sfugge il nome, ma lo abbiamo acccontentato.

## Asterischi del Briefing Nazionale

\* LA PARTECIPAZIONE FEMMINILE. Le donnissime (2): Grazia Serena Sartori e Fiorenza De Bernardi, Le Signore (4): Fanoli, Gonalba, Tomasina e Zanetti (in ordine alfabetico). La « Castellana » (1): Giovanna Scalabrini di Bardolino (... in Sabaini Mario). Totale: 7.

\* IL TAVOLO DEI « GRANDI ». Da sinistra a destra: Acquaderni, Rovesti, Sartori (la donnissima), Mantelli (quello della divisa), Regazzoni, Nannini, Ferrari (quello della barba), Briigliadori Riccardo (quello delle lasagne), Seano e Zoli (ex coyote degli Appennini).

\* A PROPOSITO DI BRIGLIADORI RICCARDO. Alla partenza del Briefing ha avuto uno scatto irresistibile e si è assicurato la vittoria della prima « manche » totalizzando tre por-

zioni consecutive di lasagne al forno. E' stato sporto reclamo.

## AE. C. VICENZA

L'Aero Club di Vicenza, proseguendo nel suo programma di valorizzazione dell'Aeroporto di Asiago, intende effettuarvi anche quest'anno il consueto campeggio estivo di volo a vela, confortato dall'esperienza delle scorse estati durante le quali è stato possibile ottenere discreti risultati sia come scuola che come allenamenti, in vista di una concreta affermazione sportiva.

E' da notare che molti piloti hanno eseguito voli di oltre 5 ore e guadagni di quota di oltre 1000 metri.

E' da notare che molti piloti hanno eseguito voli di oltre 5 ore e guadagni di quota di oltre 1000 metri. E' ciò, nonostante che, durante gli scorsi anni fosse data importan-

za preminente all'attività didattica e propagandistica.

Quest'anno, sarà dato particolare sviluppo all'attività sportiva e saranno favoriti in ogni modo i tentativi per l'esecuzione delle prove per il « C » d'argento, pur senza trascurare la consueta attività didattica.

A coloro che hanno titoli sufficienti sarà possibile effettuare voli di distanza che dovrebbero avere meta Treviso nella direzione Est, oppure la pianura Padana, in direzione Sud.

Nel primo caso, le correnti di pendio che si sviluppano sulle pendici dell'Altopiano di Asiago prima,



«C» dell'anno. Istruttore Zoli. Aliante Canguro.

\* \* \*

NOTERELLE SPORTIVE 12-4 Brigliadori R. - Giacomini, su Canguro: atterraggio a Orio al Serio (allenamento). 23-4 - Pasculli, su Canguro: prova di quota per l'insegna d'argento. 23-4 - Campari e Angiolini (Aero Club Modena), su Canguro, atterrano a Bresso. Erano partiti quattro ore prima circa da Modena con meta Torino. Piloti di Milano, a quando la restituzione delle visite? 23-4 - Martinelli (Aero Club Legnano), su KA 2: distanza in circuito per il «C» d'argento (insegna completata). 25-4 - Brigliadori R. - Bonsignori, su Canguro: atterraggio a Biella (allenamento).

\* \* \*

IL SERVIZIO METEO è quest'anno particolarmente efficiente. Il merito è di Pietro Longaretti.

\* \* \*

CENTOQUARANTA, a fine aprile, risultano i nostri Soci (in regola con le quote 1959).

\* \* \*

SETTANTACINQUE PILOTI hanno iniziato l'attività di volo.

\* \* \*

PLINIO ROVESTI, nei giorni 23 e 25 marzo, ha tenuto, presso la nostra Sede, due conferenze di estremo interesse, sul tema «Volo d'onda e correnti a getto». Sono intervenuti anche gli aliantisti di Venegono, Vergiate, Como e Legnano. Successo vivissimo e la solita ovazione finale a Rovesti.

\* \* \*

QUELLI CHE LAVORANO IN SILENZIO, e non sono pochi, per il bene del Sodalizio. Ne parleremo.

\* \* \*

CAMPIONATO NAZIONALE 1959 - TROFEO BONOMI. La manifestazione, contrariamente al periodo indicato in Calendario, si svolgerà dal 19 luglio al 2 agosto. Si attende comunemente conferma definitiva.

\* \* \*

NOTERELLE DI SEGRETERIA. Attenzione! Tutti i voli vengono «inesorabilmente» addebitati al primo Pilota. - Sono aperte le iscrizioni al Centro Nazionale di Volo a Vela. - E' stato pubblicato, a cura dell'Aero Club d'Italia, il «Regolamento Sportivo Nazionale» (Sezione I - Parte generale). Costo: L. 100. - I Piloti e gli Allievi Piloti sono pregati di regolarizzare puntualmente i conti volo personali. La Segreteria sarebbe davvero spiacente di «mettere a terra» i Soci morosi.

## Attività di Volo

		GENNAIO		FEBBRAIO		MARZO		TOTALE	
		voli	ore	voli	ore	voli	ore	voli	ore
<b>Alianti</b>									
URENDO	I-AVMH	—	—	—	—	59	21.02	59	21.02
URENDO II <sup>a</sup>	I-AVMI	26	5.10	31	7.09	49	15.30	106	27.49
CANGURO	I-AECC	—	—	—	—	46	15.14	46	15.14
CANGURO II <sup>a</sup>	I-AVMD	7	1.34	49	10.49	49	18.03	105	30.26
PINOCCHIO	I-FIFA	5	2.08	—	—	10	9.22	15	11.30
GHEPPIO	I-AVMG	—	—	—	—	5	2.09	5	2.09
<b>Totale Alianti</b>		38	8.52	80	17.58	218	81.20	336	108.10
<b>Traini</b>									
STINSON L5	I-AEEN	38	5.36	85	11.28	189	24.59	312	42.03
STINSON L5	I-AEGE	—	—	—	—	53	8.05	53	8.05
<b>Totale Traini</b>		38	5.36	85	11.28	242	33.04	365	50.08
<b>Voli liberi</b>									
STINSON L5	I-AEEN	12	1.12	19	1.45	14	2.09	45	5.06
STINSON L5	I-AEGE	—	—	—	—	10	1.03	10	1.03
STINSON L5	I-AEGF	—	—	—	—	1	0.08	1	0.08
PIPER CUB	I-MINK	41	11.20	15	3.39	42	11.15	98	26.14
<b>Totale voli liberi</b>		53	12.32	34	5.24	67	14.35	154	32.31
<b>Totale a motore</b>		91	18.08	119	16.52	309	47.39	519	82.39
(per quadratura)									
C.P.V. - Milano		—	—	2	0.24	10	3.47	12	4.11
G.A.V. - Milano		—	—	—	—	1	1.02	1	1.02
Aero Club Legnano		—	—	2	0.28	13	5.18	15	5.46
Aero Club Varese		—	—	—	—	—	—	—	—

Questi sono i dati statistici relativi alla nostra attività di volo nei primi tre mesi del 1959. Le sfavorevoli condizioni atmosferiche e cause tecniche non hanno consentito, come si sperava, di realizzare un miglior consuntivo iniziale. Vi è tuttavia la possibilità di recuperare. Gli obiettivi prefissi, sia in campo didattico che sportivo, non sono ambiziosi ma si confida che permetteranno a tutti di volare «in letizia» e con risultati soddisfacenti.

## ATTIVITA' DI VOLO MESE DI APRILE

Totale a mot. voli n. 778 ore 141.20  
Totale alianti voli n. 447 ore 167.01

### Motore traini

Stinson L5 I-AEEN	373	51.44
Stinson L5 I-AEGE	136	24.27
	509	76.11

### Motore liberi

Piper Cub I-MINK	210	57.05
Stinson L5 I-AEEN	35	4.52
Stinson L5 I-AEGE	23	3.03
Stinson L5 I-AEGG	1	0.09
	269	65.09

### Alianti

Canguro I-AECC	177	54.51
Canguro I-AVMD	67	25.41
Urendo I-AVMH	111	42.14
Urendo I-AVMI	63	27.30
Pinocchio I-FIFA	15	11.38
Spillo I-AVME	2	0.36
Asiago I-AVMA	8	3.34
Cheppio I-AVMG	4	0.57
	447	167.01

(per quadratura)

Altri Gruppi 62 45.10

## Coppa A.V.M. - Trofeo Bresso

La mancanza di spazio (e di tempo) non ci consente di scrivere, come vorremmo, della nostra Gara. Al brillante servizio di «Volo a Vela», che appare su questo stesso numero, aggiungeremo — sul prossimo «Cumulo Nembro» — le nostre considerazioni.

Per ora vogliamo ringraziare tutti coloro — Autorità, Dirigenti, concorrenti e personale dei servizi — che contro la sfortuna hanno assicurato il successo alla manifestazione.

## Ricordo di De Bernardi



Bologna. 14-9-1958. In occasione della Manifestazione Aerea, il Comandante De Bernardi si è particolarmente interessato al nostro «Urendo II». Per noi, per tutti, è ancora vivo!

«E' morto mercoledì scorso, di cuore, pilotando un aeroscooter di Sua invenzione. Voleva mettere una Vespa o Lambretta aerea sotto il sedere di tutti gli italiani. Non s'avvedeva, fissato in una Sua onesta e poetica illusione, della totale perdita, negli italiani, del senso e del gusto del volo. Gli italiani vogliono posare il loro sedere su una poltrona ministeriale o un cesso. La Sua fortuna sarebbe stata fatta se, invece di pensare a una «libellula», avesse inventato uno striscio-scooter, un verme-scooter, una macchina per andare il più possibile terra-terra. Altro che aeroplano. La vocazione vera dell'Italia squallida è l'aspirapolvere. Figlio del cielo e della velocità, De Bernardi è stato commemorato alla Televisione (mercoledì, 8 aprile, trasmissione delle 20,30) con il seguente epitaffio: «E' stata l'ultima espressione di un pionierismo aeronautico largamente superato dal progresso». Il redattore di questa immortale sentenza merita il premio Marzotto per l'imbecillità, e il disprezzo dei posteri».

(da *Il Borghese* del 16 aprile 1959).

*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)

## Ancora..... sulle gare nazionali "1958,,

# Replica di Ferrari alle precisazioni di Rovesti e Vitelli

di Giancarlo Sabaini

*In omaggio alla norma di dare a tutti i volovelisti la possibilità di esprimere liberamente su queste pagine il loro pensiero, pubblichiamo la seguente lettera, pervenutaci dall'Ing. G. A. Ferrari. Desiderando però chiudere la polemica, abbiamo pensato di fornire subito i necessari chiarimenti elaborati sulla base delle informazioni e delle dichiarazioni fornite dai vari interessati.*

Roma, 23 aprile 1959

Egregio sig.

Direttore di « VOLO A VELA »

nel n. 13 della Sua Rivista, vedo due pagine, dal titolo « Ancora sulle gare nazionali 1958 - La situazione meteo della V gara », che mi riguarda personalmente.

Vi è riportata una lettera del sig. R. Vitelli al Sig. P. Rovesti, nella quale si dice che, nel mio resoconto apparso nel n. 11 di « Volo a Vela » sulla 5<sup>a</sup> gara del trofeo Bonomi 1958, io avrei indebitamente attribuito al sig. Rovesti un pronostico d'onda come previsione base della gara.

Ciò non è esatto, poichè in detto resoconto io ho scritto: che il sig. Rovesti aveva previsto, tra l'altro, un regime di venti in quota settentrionali piuttosto forti, dichiarando che tale previsione, a differenza di quella del giorno precedente, era sicura e di pieno affidamento e dando assicurazione, in risposta ad una mia domanda, che il regime dei venti non avrebbe subito variazioni durante la giornata. (1) Ho scritto ancora che, fidando sulla fondatezza di tali previsioni, io avevo impostato il mio piano di volo sull'utilizzazione dell'onda, che io ritenevo — e tuttora ritengo — collegata a venti di quelle caratteristiche; (2) che, dopo aver perso tempo per constatare, e convincermi, che il vento era assai diverso da quello assicurato, mi ero messo in cammino per termiche e costoni con un ritardo, che aveva compromesso le mie possibilità in quella gara e mi aveva fatto perdere il primo posto in classifica generale.

Non ho attribuito al sig. Rovesti alcuna previsione d'onda, bensì una previsione di forti venti settentrionali,

(1) Nell'articolo cui l'Ing. Ferrari fa riferimento, Rovesti ha riconosciuto esplicitamente che, contrariamente alle sue previsioni, il regime dei venti settentrionali in quota andò effettivamente affievolendosi. Non si vede pertanto la necessità di questa replica e delle altre che, nel corso della sua lettera l'Ing. Ferrari continua a ripetere sullo stesso argomento.

(2) L'Ing. Ferrari è convinto che con venti deboli e variabili dal suolo a 1.000 m. d'altezza con cambio di direzione di ben 65° tra i 2.000 e 3.000 metri, si potesse impostare il piano di volo sull'utilizzazione dell'onda, che avrebbe dovuto formarsi soltanto per l'assicurata intensità delle correnti in quota. Noi ci limitiamo a rilevare che tecnici e piloti, non meno competenti dell'Ing. Ferrari, non condividono affatto la sua opinione.

(3) Replica inutile! (vale quanto detto al n. 1).

(4) Ci sembra citato a proposito l'esempio del volo di 300 km realizzato da A. Morelli nelle gare del 1957. Nel Briefing meteorologico della 5<sup>a</sup> prova delle gare 1958, Rovesti aveva inequivocabilmente escluso la possibilità di compiere quel giorno la stessa impresa, stante la situazione meteorologica completamente diversa!

(5) Siamo tutti convinti che l'intensità del vento in quota sia un elemento tutt'altro che trascurabile nel pronostico volovelistico. Tuttavia, da quel poco che abbiamo letto e sentito sull'argomento, ci sembra che anche la costanza nella direzione della corrente (soprattutto negli strati a poca distanza dalla linea di cresta delle catene montane) nonchè l'intensità dei venti che investono le montagne, siano elementi da tenere in notevole considerazione dai « pronosticatori » d'onda. Ferrari, invece, sembra non se ne preoccupi molto.

(6) Dobbiamo smentirla, Egregio Ingegnere. La tecnica dell'utilizzazione dell'onda in volo di distanza era già nota a Vitelli; il quale nell'ultima prova delle gare nazionali del 1957, assieme a Pronzati, Cattaneo, Brigliadori e C. percorse un centinaio di

(3) in realtà non verificatisi; questo l'errore non mio di cui nel resoconto incriminato.

Questo, che ho scritto, confermo e meglio lo confermano i fatti avvenuti.

Il sig. Rovesti ed il sig. Vitelli aggiungono loro giudizi e valutazioni su ciò che sarebbe o non sarebbe avvenuto se il vento ci fosse stato. Ritengo quindi di poter esprimere anche il mio pensiero in proposito.

Il sig. Rovesti asserisce che la mancanza delle intense correnti settentrionali, da lui pronosticate, **non poteva in alcun modo ostacolare il compimento della prova**, possibile in volo termico; il sig. Vitelli cita a conferma il fatto che egli poté giungere così oltre Benevento, dopo aver scartato l'utilizzazione dell'onda, **basandosi sulle previsioni e senza nulla trascurare delle stesse.**

Queste affermazioni a me sembrano molto discutibili. A mio parere, l'aver raggiunto Benevento non significa affatto compimento della prova, che era di distanza libera su direzione prefissata; mi sembra lecito pensare che, con condizioni di vento notevolmente diverse ed altra tecnica di volo, si potesse andare assai lontano; l'impostazione del bel volo di A. Morelli, nel trofeo Bonomi dell'anno precedente, ci porta un esempio. (4) In ogni modo io non sono affatto persuaso che la presenza o meno di forti venti, su di un percorso lungo tutto l'Appennino Centromeridionale, non potesse portare alcuna differenza e che fosse quindi un elemento trascurabile del pronostico. (5)

Il fatto poi che il sig. Vitelli abbia programmato il suo volo senza fare affidamento sulle possibilità d'onda mi sembra non provi nulla, poichè, non avendo allora esperienza in proposito e non conoscendo la tecnica di utilizzazione, egli non avrebbe potuto fare diversamente. (6)

Quanto all'asserzione che, anche con l'intensità di vento pronosticata, **non avrebbero potuto formarsi movimenti ondulatori di una certa efficacia**, io ho, e mantengo, su questo punto una opinione molto diversa da quella, autorevolissima, del sig. Rovesti e del sig. Vitelli. (7).

Una diretta, ragionata, esperienza volovelistica delle situazioni sottovento ai rilievi montuosi, esperienza considerevole sotto un aspetto e assai modesta sotto

chilometri proprio in volo d'onda. Od in «termo-onda» come meglio crede.

(7) Per non ripeterci alla noia, rimandiamo i lettori di «Volo a Vela» che hanno avuto la costanza di seguirci fin qui, a quanto abbiamo detto al punto 5.

(8) Rilievo inutile, perchè nel precedente numero di «Volo a Vela» (pag. 19) abbiamo pubblicato a tale proposito una rettifica di cui l'Ing. Ferrari poteva ritenersi soddisfatto.

(9) Evidentemente l'Ing. Ferrari tien conto unicamente delle sue esperienze di volo e dei suoi sondaggi. Noi, pur ammirando ed apprezzando sinceramente le sue imprese non possiamo fare a meno di tener presente anche quel poco o tanto che altri piloti e studiosi di vari paesi hanno avuto modo di rilevare nel corso dei loro voli.

(10) Qui si confondono date e fatti, che, per non venir meno all'obiettività che ci siamo imposta, dobbiamo chiarire.

Cominceremo dalla situazione ondulatoria del 28 gennaio 1959: che, da quanto ci risulta non è stata dichiarata negativa da nessuno e, tanto meno, da Rovesti.

Per quanto riguarda il fallito tentativo di Vitelli, che nella mattinata di quello stesso giorno, per una errata valutazione dell'intensità del vento non riuscì a superare i 3.000, noi ci limitiamo a chiedere all'Ing. Ferrari se è ben sicuro che questi mancati «agganci all'onda» capitano soltanto agli altri piloti.

Chiediamo anche se ricorda per quale motivo Vitelli non poté ritentare la prova nel pomeriggio di quel memorabile 28 gennaio 1959, quando rimase a terra mentre l'Ing. Ferrari ripartiva nuovamente per stabilire con la Sig.na Sartori il nuovo primato d'altezza per alianti biposti.

Per quanto riguarda il bel volo del 2 aprile u.s. ci limitiamo a riassumere l'articololetto di cronaca che avevamo già pronto per questo numero. In tal modo completeremo la descrizione, un po' troppo schematica dell'Ing. Ferrari.

Il giorno 2 aprile 1959 alle ore 08.00 una perturbazione interessava l'Italia Centro-Meridionale. Ad essa si era associata una depressione dinamica in spostamento verso SE, che determinava sull'Italia Centrale una circolazione ciclonica con venti dal 1° e 2° quadrante. La Valle Reatina era totalmente coperta da nubi stratificate con base attorno ai 3.000 metri. Sotto queste nubi apparivano saltuariamente effimere formazioni lenticolari e di tanto in tanto si vedeva anche qualche fractocumulo dall'apparente aspetto di nube-rotore.

Rovesti dichiarò, prima al pilota Baviera (unico presente sul campo alle ore 9) e più tardi all'Ing. Ferrari che, com'era evidente, sottovento alle catene dell'Appennino Centrale esistevano movimenti ondulatori. Tuttavia, trattandosi di una situazione asso-

un'altro, mi ha portato ad alcune conclusioni, che, non rientrando negli schemi correnti, furono da me riepilogate in una nota del '56 all'OSTIV, riportata poi nel n. 12 di questa Rivista (purtroppo con una accidentale trasposizione di capoversi, che la rende poco comprensibile; dando ai primi nove capoversi un numero progressivo, nell'ordine in cui sono stati stampati, la loro esatta successione è: 1, 2, 3, 4, 7, 8, 5, 6, 9). (8).

I miei numerosi sondaggi di tali situazioni, pur essendo la mia tecnica ancora assai approssimativa e rudimentale, mi hanno dato risultati sempre incoraggianti ed in qualche caso di gran lunga superiori ad ogni più ottimistica aspettativa. Perciò io oggi non mi sento, personalmente, in grado di stabilire a priori un limite alle possibilità volovelistiche sottovento ai rilievi e, sinceramente, ritengo che non possano ragionevolmente negare l'esistenza di un fenomeno, più volte riscontrato da altri, nè il sig. Rovesti, solo perchè non ne vede ancora una spiegazione teorica, nè il sig. Vitelli, solo perchè non ha avuto ancora modo di utilizzarlo. (9)

Questa mia convinzione, di carattere del tutto generale, trova specifica conferma in episodi come quelli accaduti a Rieti il 28 gennaio ed il 2 aprile scorso, quando condizioni ondulatorie, esplorate senza successo, in un lungo veleggiamento, proprio dal sig. Vitelli o giudicate negative, in un esame a terra della situazione meteorologica generale e delle condizioni locali, proprio dal sig. Rovesti, sono state in realtà, con una tecnica adeguata, utilizzate da bassa quota sino a quasi 7.000 metri (10).

Signor Direttore, devo chiederLe di pubblicare questa mia nel prossimo numero di « Volo a Vela », anche se mi spiace per lo spazio occupato da una polemica a scoppio ritardato, originata da un rilievo non esatto, ed in ogni caso su di un punto molto personale, attraverso un insolito scambio di lettere tra due individui, che stanno nella stessa organizzazione, il Centro Nazionale di Rieti, dove io ho avuto occasione di incontrarli più volte, senza che alcuno di loro ritenesse di accennare con me all'argomento e di chiedermi una precisazione; precisazione che ora io, tirato in causa attraverso la pubblicazione nella Sua Rivista, debbo fornire per la stessa via. (11)

Distinti saluti.

Guidantonio Ferrari

ciata ad una depressione in spostamento e quindi in continua evoluzione, con conseguenti variazioni nella velocità e direzione del vento, non riteneva si potessero ottenere, in tali condizioni, grandi risultati. Ad ogni modo, valeva la pena di provare. Baviera, in assenza del trainatore Zasa, accettò di rimorchiare Ferrari su Canguro. Il quale per oltre un'ora veleggiò nella zona ad una quota tra i 1.000 e 1.500 metri, sfruttando deboli rotori, onde secondarie, e termodinamiche. Poi, verso Spoleto, nella compatta massa di nubi si aprì uno squarcio azzurro. Era un'apertura Föhn. Ferrari, che si trovava nelle vicinanze, notò il fenomeno e non esitò a cercare in quel punto l'onda. La localizzò e salì ad oltre 6.700 metri.

Il fenomeno interessava una zona ristretta, ma Ferrari, grazie alla sua notevole esperienza in questo campo riuscì a sfruttarlo abilmente e tempestivamente.

Dopo l'atterraggio l'Ing. Ferrari dichiarò che le condizioni erano difficili e mutevoli e che il loro sfruttamento richiedeva una certa esperienza.

Intanto, mentre la segnalata depressione continuava il suo cammino verso SE, i venti si orientavano sempre più dal 2° quadrante, diminuendo d'intensità e il cielo andava rasserenandosi.

Il pilota Baviera partiva poco dopo con un altro Canguro e riusciva ad agganciare, quasi sulla verticale del campo, una debole onda che aveva dato luogo alla provvidenziale formazione di un altocumulo lenticolare in banda, davanti al quale il pilota rimaneva quasi due ore, attorno ai 2.000 metri.

L'Ing. Ferrari, ripartì col C.V.V.8 compiendo un altro paio d'ore di volo alla stessa quota di Baviera.

E qui finisce la breve cronaca della situazione ondulatoria del 2 aprile 1959, alla quale non riteniamo di dover aggiungere commenti.

(11) Possiamo assicurare che i « due individui » ai quali accenna l'Ing. Ferrari durante lo scorso inverno non appartenevano alla stessa organizzazione. Il signor Vitelli infatti, lasciò il Centro Nazionale il 1° ottobre trasferendosi a Siena per un mese; poi passò qualche tempo al Terminillo; poi un mese all'Abetone e successivamente quindici giorni a Pescara, ritornando infine al Terminillo, dove faceva l'istruttore di sci. Vitelli, quindi, frequentava il Centro saltuariamente, come l'Ing. Ferrari. Il quale si lagna che nessuno, durante le sue visite a Rieti, gli abbia accennato l'argomento. E noi ci chiediamo: se l'Ing. Ferrari, prima di licenziare alle stampe il suo precedente articolo, avesse detto qualcosa a Rovesti, non saremmo giunti ad un chiarimento, senza bisogno di scrivere tanto?

Speriamo che per l'avvenire i nostri amici seguano questa via e che alla redazione di « Volo a Vela » giungano soltanto le relazioni dei loro voli e delle loro esperienze, che son le uniche ad interessare veramente i volovelisti.

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

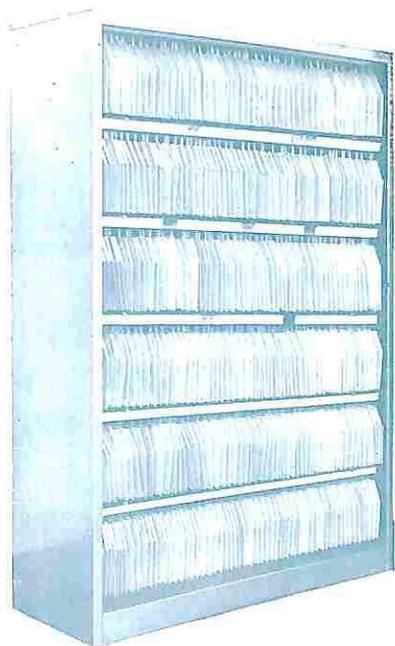


*DOSI: 3 - 4 compresse ogni ora*



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

# Aeroclub Volovelistico Milanese

Federato all'Aero Club d'Italia

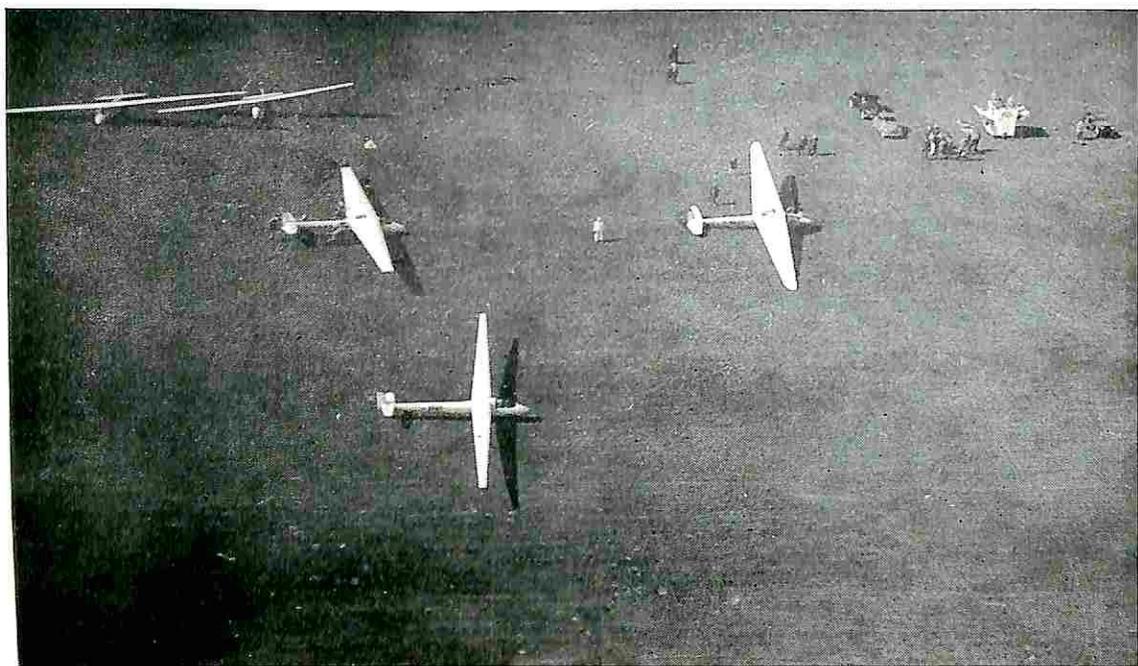


Foto Gc. Sabaini

## 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