



Volo a Vela

PERIODICO DEI VOLOVELISTI ITALIANI



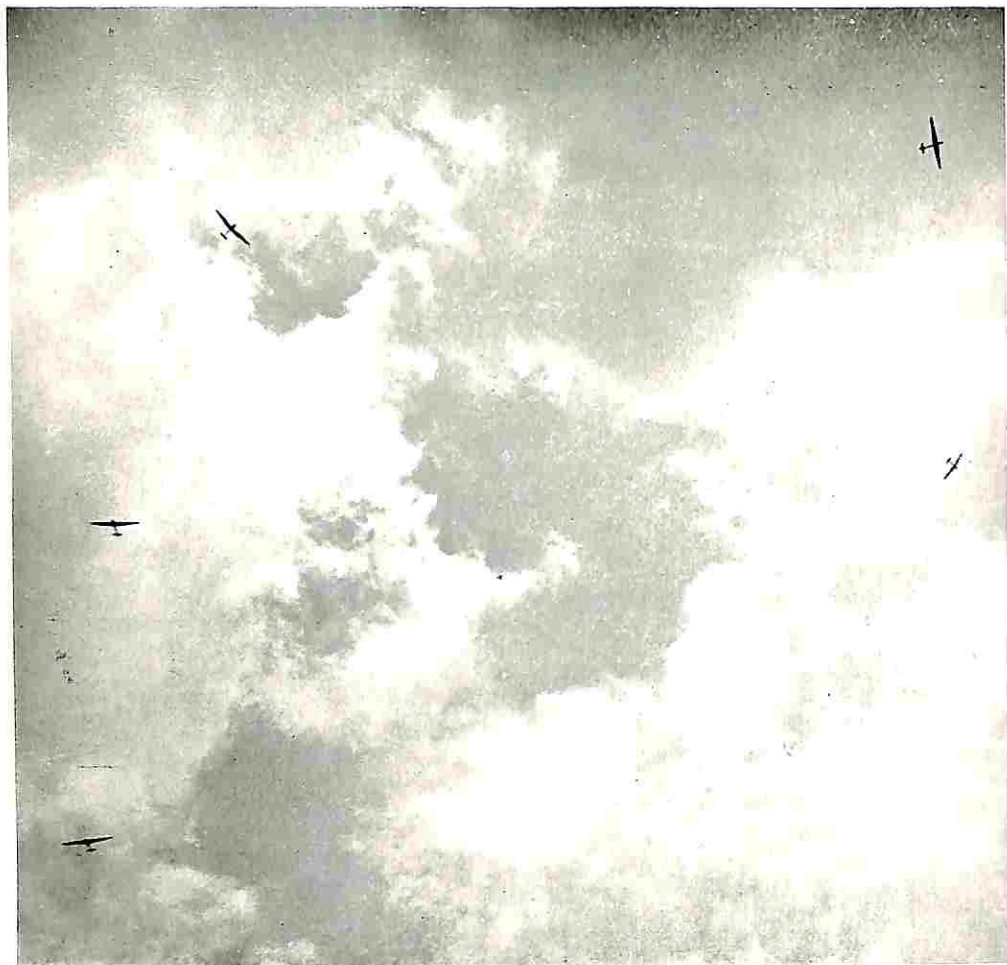


foto Pastorelli

Aeroclub Volovelistico Milanese

Federato all'Aero Club d'Italia

Scuola di Volo a Vela

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

Corsi di allenamento per piloti di aliante.

MILANO - Via Ugo Foscolo, 3 - Telefono 872.477

Volo a Vela

PERIODICO DEI VOLOVELISTI ITALIANI

Pubblicazione bimestrale

Anno 1° Numero 5

Novembre 1957

COMITATO REDAZIONALE

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



Sede ed Amministrazione
Milano, Via Ugo Foscolo 3 - Tel. 872.477



Un numero L. 200 --- Abbonamento annuo L. 800
Estero il doppio
Abbonamento sostenitore L. 2000

SOMMARIO

M. BENZONI - <i>Polonia</i>	pag. 2
A. MORELLI - <i>Economia del traino aereo</i> »	4

NUOVI ALIANTI

G. F. ROTONDI - <i>Breve storia del «Gheppio»</i>	» 6
B. ORNA - <i>Il volo a vela in Cecoslovacchia</i>	» 9
M. KARCH - <i>In aliante sopra le Alpi</i> .	» 10
M. PERTWEE - <i>Volo a vela in Italia</i> .	» 12

NOTIZIARIO

Prove di atterraggio a Bresso	» 16
I campionati francesi di volo a vela .	» 18
Le providenze del Governo francese per il volo a vela	» 20

VITA DEI GRUPPI

Il «Cumulonembo»	» 21
G. M. FRAILICH - <i>Ci vengono a guardare</i> »	23

In copertina:
«Canguro» in traino aereo. (foto: Massini - Biella)

LESZNO E RIETI

Appena finita la prima «nazionale», piloti, aiutanti ed appassionati, anche in transito, ebbero il piacere di ritrovarsi a convegno sul campo stesso di gara, con un paio d'ore disponibili per discutere. Un po' come fanno i volovelisti francesi al «Madrid Espresso», in Montmartre.

Era il 14 agosto 1957, a Rieti aeroporto.

Tra le questioni affrontate, la più importante — e la si ritiene tale ancor oggi — apparve subito quella i cui termini furono posti volutamente accanto a quelli di un altro problema. Infatti ai volovelisti venne chiesto, all'incirca, di scegliere tra l'effettuazione della seconda «nazionale» e la partecipazione ai «mondiali» in Polonia.

La risposta non venne nemmeno ragionata, uscì semplicemente dal cuore: «Nazionali, perbacco!». Il ché, per piloti che dopo anni di sacrifici soprattutto economici finalmente avevano potuto volare e competere fra loro senza sborsare una lira e senza nemmeno aver dovuto rubare un aliante a qualche Aero Club locale, fu assai regolare. Lo stato d'animo dei nostri piloti (così com'è) fa loro vedere i problemi sotto il solo profilo del volo per il volo (tutto da loro). Alla corda: con le «nazionali» c'è da volare per 15 e forse anche per 20; con i «mondiali», invece, per uno o per due al massimo.

L'errore intenzionale e programmatico, siccome si tratta proprio di un errore, non è dei piloti ma di quanti porranno ancora la doppia ravvicinata domanda con automatica esclusione di uno dei due programmi.

Si devono fare le Nazionali e si deve partecipare ai Mondiali.

La storia dei quattrini scarseggianti non è valida. Si facciano i prudenti preventivi e chi deve dare, dia. Meglio ripetere Rieti con 15 invitati ed inviare anche una squadra a Leszno, piuttosto che eliminare questa — e perdere tra l'altro la preziosissima esperienza polacca — per portare a 20 gli invitati di quella.

Anche gli Aero Clubs ed i Gruppi Volovelistici, per pochi e «a bolletta» che siano, daranno anch'essi, dagli alianti nuovi agli uomini di manovra, ma l'Aero Club d'Italia deve imporre il programma che ormai è da uomini sostenere: Leszno e Rieti.

E' il 15 dicembre: ancora in tempo per svolgere un buon lavoro.

POLONIA

di MARCELLO BENZONI

Descrivo sommariamente per *Volo a Vela* quanto ho potuto sapere sull'attività in Polonia in un recente viaggio in quella nazione. Le cose sono andate con relativa facilità, poiché lavoravo alla Fiera di Poznam e qui, girando un po' per gli stands, sono capitato dove esponevano gli alianti. A forza di inglese, tedesco e gesti, ho conosciuto un ingegnere polacco della Polskie Zakłady Lotnicze (Società per la costruzione di Aeroplani). Questo ingegnere è stato molto gentile e mi ha presentato ad Adam Zientek, che è Test Pilot (pilota collaudatore) per alianti del Szybowcowy Zakład Doswiadczeny (Istituto per il Volo a Vela). Questo Istituto ha sede a Bielsko, nella zona montagnosa al sud della Polonia. Adam Zientek ha 38 anni ed è simpaticissimo. E' uno dei numerosi detentori polacchi dell'Insegna di Diamante (metri 5900 in onda, km 590 distanza libera, km 350 prefissa, max durata ore 23.52). Anzitutto mi sono fatto descrivere le macchine esposte, un Bocian ed uno Jaskolska, infine abbiamo parlato di Leszno e dei Campionati Mondiali 1958.

Leszno si trova ad 81 km a sud di Poznam. Il campo è m 1500 x 2000: nei prossimi dintorni il fuori campo è sempre possibile. Hangars con capacità di 15-20 alianti montati, oppure 60-80 smontati. Condizioni, da 3 a 5 volte all'anno per i 500 km. Termiche umide più di 50 giorni all'anno con 2-5 m/msec. Termiche secche 40-50 giorni all'anno, con 1-4 m/sec. In nube, per 60-100 giorni all'anno, condizioni eccezionali. Strade nel raggio di circa 300 km di Leszno, discrete. Oltre questa distanza, roba da matti: tratturi, piste, asini e buoi.

I Polacchi volano tuttora quasi sempre senza radio. Però volano a migliaia, e per fare i conti delle Insegne FAI ci vuole un ragioniere. Hanno naturalmente condizioni che noi non avremo mai. Ad ogni modo sono interessati al volo a vela italiano, specialmente d'onda, che essi sono sicuri debba offrire possibilità eccezionali. Io ho detto che a Milano le onde sono piuttosto invernali, quando l'attività è chiusa: loro volano tutto l'anno con

la neve sul campo: ma lì lo Stato aiuta, esiste ed è remunerativo il lavoro di istruttore di volo a vela, e via dicendo.

Per i recuperi, il telefono: naturalmente chiamata di soccorso aereo, non più di 15-30 minuti di attesa da ogni luogo della Polonia. Quivi hanno dei fronti con direzione verso Est, che pare siano superlativi. C'è però una cosa: loro fanno il volo post-frontale, vale a dire lasciano passare il fronte di circa 100 km e poi gli vanno dietro. Non so se ho ben capito: il mio tedesco andava spesso in stallo, ma abbiamo anche fatto dei disegni con nuvoloni, nuvolette, frecce e numeri, e mi par proprio di aver afferrato il concetto; mi hanno anche parlato della loro teoria e della loro scuola basata su queste cose per me nuove.

Risultati? Eccone uno recente: 5 maggio 1957, dieci alianti partono insieme per un volo di questo tipo e vanno a finire in Russia, per un totale di 6135 km. Quello che ne ha fatti meno ne contava 465; media 613,5!

Particolare importante: in Polonia il tramonto è veramente lunghissimo. Inizia praticamente alle 20.30 (di questa stagione, ben s'intende) ed alle 21.30 si può leggere ancora il giornale per strada.

Sono sempre stati di una gentilezza estrema, e mi hanno invitato a fare un volo su di una macchina polacca. Per fortuna ho trovato una mattina libera e così con lo stesso Zientek sono andato a Kobylnica (15 km da Poznam). Sul campo un po' di gente: era giovedì. Il direttore dell'attività di volo è un « C d'oro ». Comunque Zientek deve esibire licenza e papiri benchè detenga l'insegna di diamante (tutti uguali i D.A.V.!!). Accoglienza gentilissima. Mi spiegano che per un « a solo » occorre un'autorizzazione da Varsavia. « Would you like a double with Zientek? »: allaccio a razzo il paracadute e sono a bordo del Bocian col mio bravo amico che mi spiega gli strumenti. Traina un biplano di tipo russo che fabbricano in Polonia su licenza (HP 145). Deve essere un tipo di uso normale nel traino per il volo a vela. Sgancio a 300. Quota sino a 1400. Faccio dei traversoni a 100 all'ora

con 1.20 a scendere. Sembra una macchina stupenda, estremamente maneggevole, di grande visibilità. Ed in confronto al Canguro di un'inerzia veramente ridotta. Poi Zientek si sfoga con viti, stalli, virate in cabrata e loopings. Dopo un'ora e 20, riatterriamo. Sul campo, solo « C » d'argento, donne comprese. Qui fanno una classifica in base al totale di km percorsi, ed hanno una suddivisione in classi, che naturalmente iniziano con l'ordine di diverse centinaia di chilometri.



Adam Zientek e Marcello Benzoni a fianco di un Bocian

Naturalmente mi hanno domandato cosa pensavo delle loro macchine e del loro volo a vela, e si possono immaginare le mie sincere lodi ed il mio apprezzamento. Insomma, data la brevità del tempo a mia disposizione, penso di aver visto ed ottenuto molto di più di quanto sperassi. Se si aggiunge che durante il volo da Amsterdam a Poznan sono stato costantemente nella cabina di pilotaggio del Constellation delle KLM, bisogna constatare che, al solito, i volovelisti sono dei veri scocciatori con l'insegna di Diamante! E per questa volta basta, ma mi riprometto di passare a *Volo a Vela* tutte le notizie che, in seguito, mi perverranno dagli amici che ho lasciato in terra di Polonia.

MARCELLO BENZONI

MANZONI FRATELLI

Sant'Angelo Lodigiano (Milano)



Fonderie e Officine Meccaniche



SARACINESCHE

PER ACQUEDOTTO

PER GAS

PER RISCALDAMENTO

Soc. O.M.S. Saleri

Lumezzane S. S. (Brescia)

Rubinerie brevettate per metano



Rubinerie sanitarie
senza premistoppa



Rubinerie per acquedotto
e riscaldamento



Contatori per acqua e per gas

ECONOMIA DEL TRAINO AEREO

(ING. ALBERTO MORELLI DEL CENTRO DI VOLO A VELA DEL POLITECNICO DI TORINO)

Durante il Convegno dei volovelisti, il 4 agosto a Rieti, vi fu chi auspicò la costruzione di un aereo rimorchiatore progettato appositamente per assolvere nel modo migliore a tale compito. Si disse anche che per costruire un simile aereo non sarebbero necessari più di 4 o 5 milioni, meno cioè che per un Piper L-21 che verrebbe considerato l'ideale o quasi dei rimorchiatori.

Poiché considero anch'io questo del rimorchiatore un problema importante e mal risolto attualmente, vorrei mostrare a quali risultati si giunge facendo qualche semplice conto.

Dalla nostra quotidiana esperienza a Torino, ci risulta che uno Stinson L-5 sale un po' meno di due metri e mezzo al secondo se rimorchia un « Passero » e un po' più di un metro e mezzo se rimorchia un « Canguro ». Il motore dell'L-5 è un Lycoming 0-435 che fornisce 190 CV a 2560 giri/l, ma come è noto, a tutta manetta e alla velocità consueta di rimorchio di circa 100 km/h, con elica $d=2,16$ m $p=1,10-1,45$ m, il numero di giri del motore risulta di circa 2200 giri/l'. Ciò vuol dire che il motore fornisce all'elica:

$${}^{(N)}2200 = 165 \text{ CV}$$

Facendo le seguenti assunzioni:

Q_R = peso L-5 =	1000 kg
Q_P = peso « Passero » =	250 kg
Q_C = peso « Canguro » =	500 kg
W_P = velocità ascensionale del traino attuale L-5/« Passero » =	2,4 m/s
W_C = velocità ascensionale del traino attuale L-5/« Canguro » =	1,6 m/s
η_e = rendimento elica L-5 a 100 km/h a 2200 giri/l'	0,75

ricaviamo facilmente:

potenza utilizzata per salire nel caso del « Passero »:

$$N_{SP} = (Q_R + Q_P) w_P / 75 = 40 \text{ CV}$$

potenza utilizzata per salire nel caso del « Canguro »:

$$N_{SC} = (Q_R + Q_C) w_C / 75 = 32 \text{ CV}$$

potenza necessaria al moto in orizzontale:
traino Passero:

$$N_{OP} = \frac{{}^{(N)}2200 \cdot \eta_e \cdot N_{SP}}{\eta_e} = 112 \text{ CV}$$

traino Canguro

$$N_{OP} = \frac{{}^{(N)}2200 \cdot \eta_e \cdot N_{SC}}{\eta_e} = 121 \text{ CV}$$

Poiché, ferma restando la velocità di traino, la potenza necessaria al volo orizzontale resta costante, tutta la potenza che eccede questa serve a salire, quindi, per aumentare considerevolmente la velocità ascensionale, basta aumentare anche di poco la potenza del motore. Se, ad es. modificando l'elica, si riuscisse a portare a 2560 il numero di giri del motore, avremmo le seguenti velocità ascensionali, ammesso sempre un $\eta_e = 0,75$:

per il « Passero »	$w_P = 3,5$ m/s
per il « Canguro »	$w_C = 2,5$ m/s

Questi valori però vanno considerati come valori limite in quanto noi tutti sappiamo come già attualmente il motore dei nostri L-5 sia sottoposto ad un lavoro molto gravoso durante i traini e non è forse il caso di peggiorare la situazione.

Sarebbe però molto interessante sperimentare l'applicazione sullo stesso L-5 del motore Lycoming GO-480 B₁A₆ che è praticamente eguale al 0-435 attualmente montato, ma munito di riduttore. Questo motore fornisce 270 CV a 3400 giri/l' e 260 CV continuativi a 3000 giri/l' ed è montato sul Piaggio P.149. Con un simile motore si potrebbero ottenere le seguenti prestazioni, sempre supponendo $\eta_e = 0,75$:

per il « Passero »	$w_P = 6,6$ m/s
per il « Canguro »	$w_C = 5,1$ m/s

Non è necessario sottolineare i vantaggi che derivano da tali velocità ascensionali: traino più rapido, possibilità di raggiungere quote più elevate, maggiore sicurezza, possibilità di

decollare da piccoli prati e da aeroporti situati ad altitudine elevata, ecc. ecc.

E' interessante invece valutare il consumo di carburante, e la conseguente spesa viva del traino che, contrariamente a quanto qualcuno potrebbe pensare, risulta considerevolmente diminuita.

Questa spesa è valutata con il criterio seguito da noi a Torino, in base a un costo della benzina di 50 Lire/litro e ponendo:

Quota revisione motore Lire/ora 200

Quota avarie e manutenzione Lire/ora 500

Si fa inoltre l'ipotesi che il motore consumi e si logori soltanto durante la salita. In realtà esso consuma e si logora un po' anche durante la discesa col motore al minimo, ma di questo non si tiene qui conto per semplicità (a Torino si tiene conto del consumo in discesa maggiorando un po' il prezzo della salita).

In base a queste assunzioni il costo dell'ora di volo dell'L-5 nelle condizioni attuali risulta di Lire/ora 3520 (cioè 59 Lire/1') e quindi il traino fino alla quota di 500 metri di un « Passero » (3,5 minuti di salita circa) costa Lire 222 cui vanno aggiunte Lire 29 per il decollo: in totale dunque Lire 251. Analogamente per il Canguro si ottiene Lire 344.

Col nuovo motore invece il costo dell'ora di volo salirebbe a Lire/ora 5200 (cioè Lire/1' 87) e in definitiva si otterrebbero, per il traino a 500 metri, costi di Lire 135 e Lire 179 rispettivamente per il « Passero » e il « Canguro ».

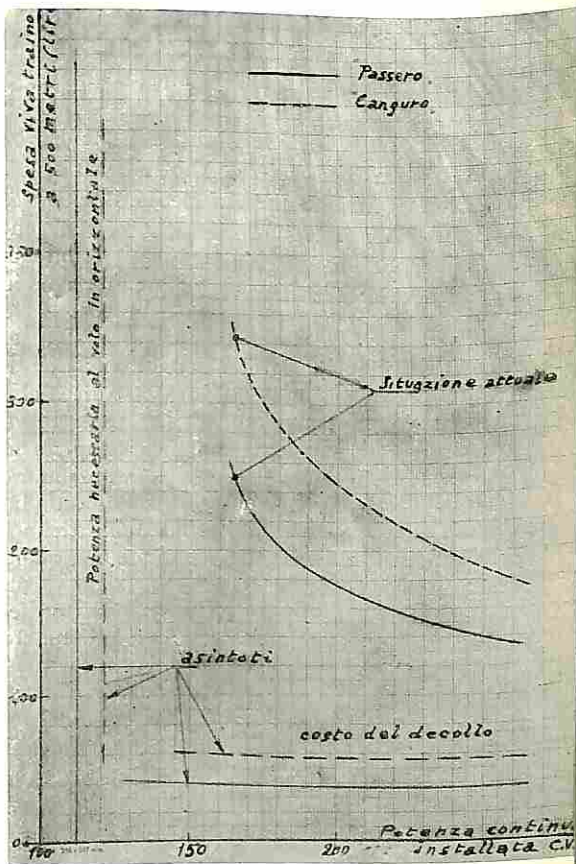
Le cifre di cui sopra non comprendono evidentemente le spese generali, che variano da caso a caso.

Si è supposto dunque che, variando la potenza installata, il costo si modifichi solo per effetto del diverso consumo di carburante, restando inalterate le altre voci, il che ci sembra abbastanza attendibile.

Confrontando dunque le cifre sopra calcolate, risulta — grosso modo — che il consumo di carburante, con la maggiore potenza installata, verrebbe circa dimezzato.

Nel grafico, la spesa viva del traino fino a 500 metri, sia del « Passero » che del « Canguro » è riportata in funzione della potenza del trainatore.

Risulta chiaramente che bisogna aumentare e di molto la potenza del trainatore se si vuole migliorare l'economia del traino.



Non sarà certo un aeroplano come il Piper L-21 a risolvere bene la situazione con i suoi 135 CV appena. E' vero che l'L-21 pesa di meno, ma dal punto di vista aerodinamico vale l'L-5. Né penso che la costruzione di un rimorchiatore sia una buona soluzione. Non dimentichiamo che ciò che costa in un prototipo non è tanto la costruzione quanto la messa a punto. E da questo lato credo che nessun pilota possa dire che l'L-5 sia manchevole.

L'applicazione del motore GO-480 sull'L-5 richiede certamente qualche modifica. Gli attacchi del motore sono però gli stessi. Si dovrà modificare la carenatura specie sul muso, e soprattutto tenere il velivolo in « osservazione » per almeno un anno di intensa attività prima di estendere la modifica agli altri. Ma non ne vale la pena?

Ing. A. MORELLI

BREVE STORIA DEL "GHEPPIO,"

GIANFRANCO ROTONDI

A parte quel che ne potrà pensare il lettore, in fin dei conti mi è grata l'occasione che mi si è offerta di raccontare, così alla buona, la storia del mio trappolino: non perchè io ami molto lo sport improbo e faticoso dello scrivere, né perché mi solletichi propalare al colto ed all'inclita i miei passati misfatti; il fatto è che le origini del « Gheppio » rischiano oramai, dopo anni e anni di laboriosa gestazione, di dileguarsi nel buio dei tempi, e la presente chiacchierata viene così ad assumere un po' l'aspetto del manoscritto nella bottiglia.

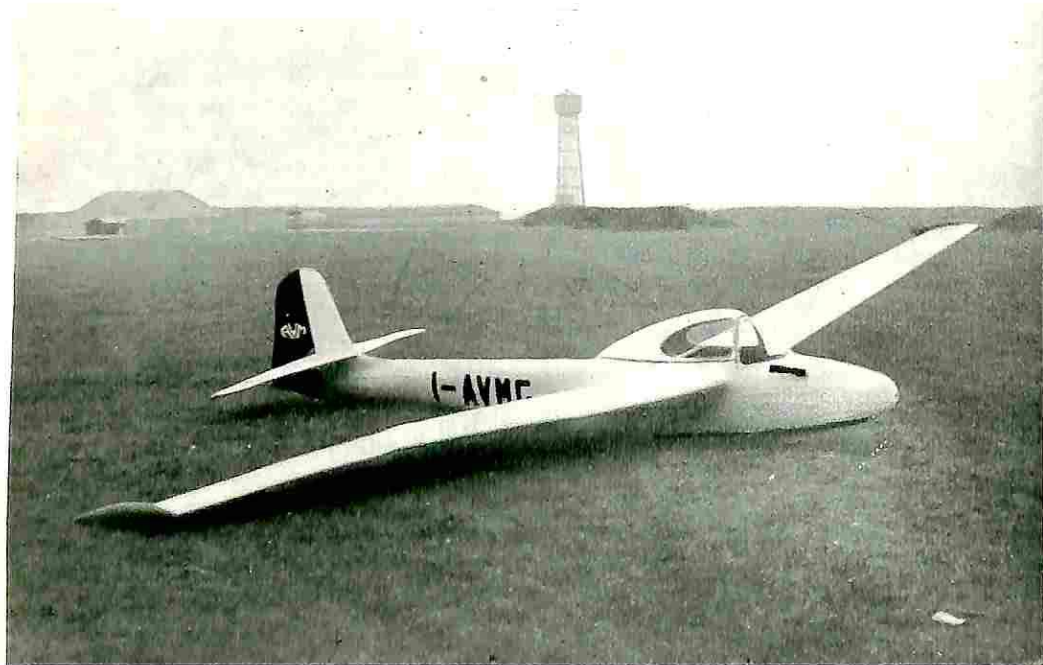
Lo scrivente arrischiò i primi aliantistici approcci qualcosa come dieci anni orsono, quando, testo del Frati alla mano, riempiì un grosso quaderno dei calcoli di un quattordici metri, un po' una specie di Meise. Risultato positivo di queste lunghe fatiche fu il raggiungere di un certo numero di conclusioni, in sommi capi che era auspicabile possedere e saper usare un regolo, che ciò era ancora

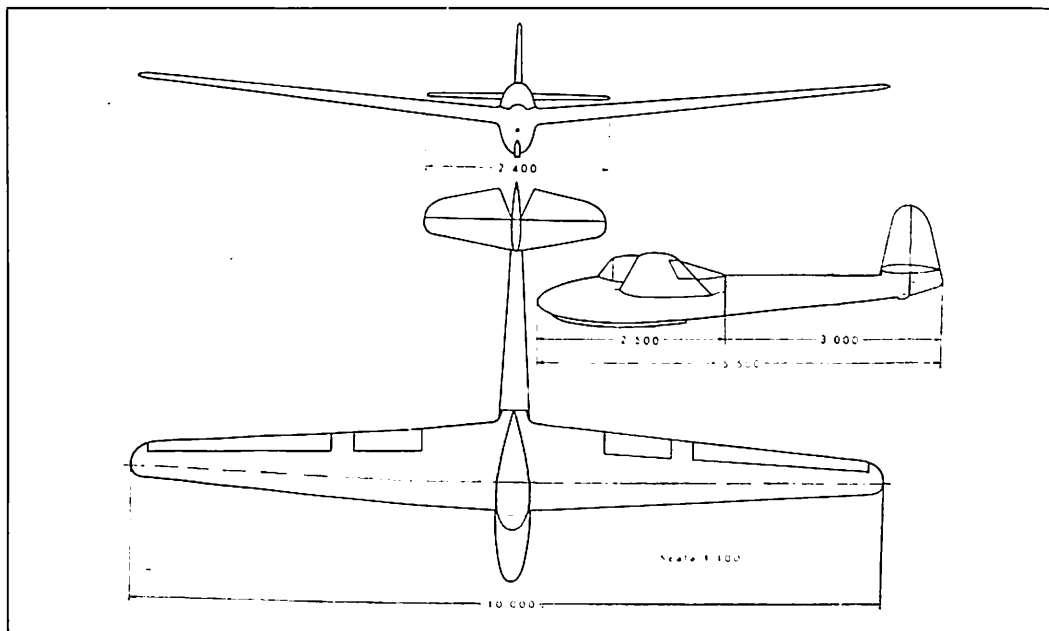
molto da fare prima di disegnare una fusoliera non troppo raccapricciante, che un sacco e mezzo di questioni erano abbastanza misteriose e, soprattutto che mi piaceva immensamente quel tipo di lavoretto.

Un po' di tempo dopo, durante una ben poco attraente esercitazione di stechiometria, il sottoscritto pupazzettava tre viste di un aliante piccolino, e nei giorni seguenti cominciava a compiacersi dell'idea ed a crogiolarci.

A quell'epoca ('50-'51, o giù di lì) il « Gheppio » era assai diverso da quello che sarebbe poi diventato; per dirne una, ad esempio, l'ala era in due pezzi. Pupazzetti oggi, scarabocchietti domani, un bel giorno bisogna ben decidersi a fare un po' di conti (che era poi la cosa più divertente); e qui subentrarono altre considerevoli modifiche.

Ormai abbandonata l'idea dell'ala in due semiali, un consiglio dell'amico ing. Emilio Bianchi (che allora conosceva poco più che





di vista), veniva aumentato lo spessore del profilo, con i NACA 4415 e 2 R₁ 12, invece dei NACA 4412 e 2 R₁ 12 inizialmente previsti, e diminuito il rapporto di rastremazione, dato il maggior spessore percentuale dell'ala alla radice.

Superfluo aggiungere che, a quei tempi, i laminari erano « dei profili per correre, che si usano in America », a quanto si diceva negli italici lidi.

Sempre su consiglio della massima autorità nazionale nel campo di impennaggi a V, la coda a farfalla inizialmente prevista veniva sostituita da piani di coda tradizionali.

Altra questione dibattuta furono i direttori: dorsali, tipo Asiago? oppure doppi tipo C.C.V. come sul Canguro? Il tipo alla « Vampire » venne scelto solo una volta iniziata la costruzione della macchina, ritenendosi (e sono ancora di questo parere) che fossero la costruzione più semplice costruttivamente; il fatto che la loro efficacia sia piuttosto limitata è probabilmente dovuto al fatto che interessano una frazione molto ridotta dell'apertura e, onestamente, avrei dovuto pensarci.

Prima di mettersi al lavoro lo scrivente costruì (e collaudò) un simulacro del posto di pilotaggio; che non fosse tutta fatica but-

tata è provato dal fatto che, a quanto pare, anche Rasini riesce (anche se non so bene come faccia con i suoi 90 e passa chili), a starci.

Nient'altro di notevole da segnalare: l'impennaggio orizzontale abbondante e la fusoliera lunghetta furono dovuti agli appunti mossi al S. Ambrogio, i fusetti arrivarono in un secondo tempo e la capottina venne così come è, e non tutta trasparente come inizialmente fu concepita, per volgari questioni pecuniarie.

Storia della costruzione... beh, non vorrei scrivere un romanzo fiume.

Bianchi, Gonalba, Biasci, Andreoni, e successivamente Tognazzi e Cattaneo sono un po' più che da ammirare, oltre che per l'opera materiale svolta, soprattutto per il coraggio con cui si buttarono in un'impresa che oggi, a mente serena devo giudicare, come minimo, arrischiata. Io, oltre qualche pregevole trasporto di carichi ingombranti e, ahimè, pesanti, oltre allo sfondamento di una porta per colpa di un'ala che aveva il difetto di essere un po' troppo lunga per i gusti del locale, ho fatto ben poco. E quel che è il bello mentre per esempio Vergani e Rasini versarono opulente ricchezze nelle fameliche fauci della

**Una preziosa perla è
venuta ad arricchire la col-
lana di edizioni dell'Aero
Club d'Italia:**

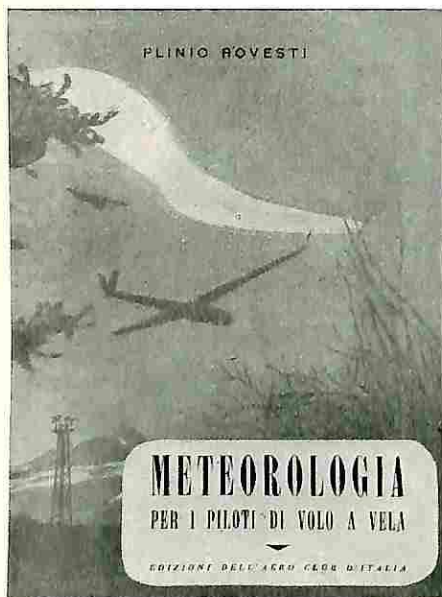
METEOROLOGIA

PER I PILOTI DI VOLO A VELA

di PLINIO ROVESTI

311 pagine - 149 illustrazioni

L. 1.600



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

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

cassa del gruppo, il sottoscritto finì per guadagnarsi un cospicuo capitale; non di vile danaro, questo è vero, ma di assai più utili e preziose esperienze.

Prove statiche, R.A.I., e finalmente si vola: onestamente e modestamente, è la volta che anche « il progettista » si sente un padreterno; poi, saluti, e la macchina va per la sua strada, e l'individuo di cui sopra comincia a sentire una prepotente nostalgia della colla, dello spruce e del compensato.

A proposito, se a qualcuno interessasse, il « Gheppio » è in tutto legno, salvo le solite minuterie metalliche, la capottina ed un po' di raccordi in tela e resina e la tela del rivestimento. Il pattino, per risparmiarne un po' di peso e d'ingombro è ammortizzato con una camera d'aria; la capottina è scorrevole all'indietro. Il modo con cui si smonta in due pezzi sarà bislacco e scomodo per il trasporto, però pesa indubbiamente poco. Nel complesso vola, anche se timone e diruttori, se fossero un po' più efficaci, non guasterebbero.

Durante la costruzione, anche per lo zelo e la prudenza degli industri artefici, che avevano sempre paura che avessi tirato un po' troppo le strutture, il peso è andato un po' su: è vero che, almeno a giudicare dalle prove statiche, la robustezza è un po' più che soddisfacente, ma qualche chilo meno non avrebbe fatto male.

E adesso? Fine della chiaccherata, con il vivo rincrescimento di non aver tirato fuori una macchina buona come avrei voluto e come la brava gente che l'ha costruita meritava. Chissà che non riesca, un giorno o l'altro, a farmi perdonare i misfatti della mia trascorsa ignoranza (sorvoliamo sulla presente) con la nuova edizione del Gheppio, dove si stia più larghi, laminare più fine, più facile da farsi, da montarsi e da portarsi a spasso (e con diruttori e timone come si deve!).

DIMENSIONI E CARATTERISTICHE:

Apertura alare m 10; lunghezza totale m 5,50; larghezza fusoliera m 0,46; altezza fusoliera m 0,90; ala con alettoni m² 8; sez. maestra fusoliera m² 0,30; peso vuoto kg 80; carico utile kg 80; carico alare kg/m² 20; efficienza massima 23; velocità orizzontale corrisp. 75 km/h; velocità di discesa corrisp. m/sec 0,85; minima velocità di discesa m/sec 0,75; efficienza corrispondente 20; velocità orizzontale corrisp. km/h 55; velocità limite di affondata km/h 200; coefficiente di robustezza 8.

G. ROTONDI

IL VOLO A VELA IN CECOSLOVACCHIA

BERNARD ORNA

Il volo a vela gode di grande popolarità, come sport, in Cecoslovacchia. I piloti sono membri dell'Aeroclub Cecoslovacco, che a sua volta è membro della Federazione Aeronautica Internazionale. Le attività dei piloti sono concentrate nei distretti e nei rami regionali dell'Aeroclub.

L'addestramento dei piloti volovelisti, più specificatamente, è compiuto esclusivamente con apparecchi biposto del tipo Pionyr con doppi comandi. Questi apparecchi sono stati provati molto soddisfacentemente e gli allievi possono su di loro imparare anche gli elementi base dell'acrobazia. L'addestramento è completato con l'adempimento delle condizioni per il conseguimento dell'insegna « C d'argento » e, dopo aver superato gli esami di volo, i nuovi piloti passano ad un ulteriore addestramento su alianti del tipo Sohaj.

Il Sohaj è un aliante monoposto, che è divenuto il tipo più usato negli aeroporti cecoslovacchi. E' un apparecchio tutto in legno con una apertura d'ali di m 16 e una velocità massima di 200 km/h. Oltre a questo, l'aliante Lunak ed il biposto Kmotr sono molto usati. Il Lunak, particolarmente, ha buone qualità di volo ed è usato per difficili esercizi acrobatici.

Nel 1956 i piloti hanno ricevuto il primo di due nuovi tipi di alianti. Questi erano il monoposto Démant e il biposto in metallo Blanik. Le ultime cognizioni nella costruzione di tali apparecchi, sono state applicate nel loro progetto e costruzione. Entrambi hanno ali a profilo laminare, carrello retrattile e un confortevole posto di pilotaggio con capottina trasparente in plastica. Il loro rapporto di efficienza si avvicina a 1:40. Il Blanik ha una apertura d'ali un po' superiore ai 18 metri.

Insegne e qualifiche di volo sono promosse dalla Scuola Centrale di Volo a Vela. Il lavoro della scuola ha portato un considerevole miglioramento della pratica di volo dei piloti

cecoslovacchi. Per esempio, fra i recenti avvenimenti, Jaroslav Hollan ha realizzato la velocità di 71 km all'ora su circuito triangolare di 200 km. Questo record è superiore di 5 km al record mondiale detenuto dal polacco Makula. Nella velocità su circuito triangolare di 100 km il giovane pilota M. Zejda ha raggiunto la velocità di 87 km all'ora. L'asso Jaroslav Kumpost, che ha rappresentato la Cecoslovacchia nei campionati mondiali dello scorso anno, è anche il primo detentore cecoslovacco dell'insegna di diamante della F.A.I.

Questi risultati nelle competizioni nazionali ed estere hanno incoraggiato il progresso nella costruzione di alianti e naturalmente favoriscono lo sviluppo dello sport di questa nazione.

(Traduzione da SAILPLANE and GLIDING)

Everest

La gomma da cancellare
di qualità superiore
preferita dal tecnico



E' un prodotto delle
M. P. MATERIE PLASTICHE



Direzione vendite a Milano V.le Piave, 15

IN ALIANTE SOPRA LE ALPI

Descrizione del volo "Prien - Udine",

di **M. KARCH**

Come segnalato nel numero precedente, il 7 luglio 1957, il pilota tedesco M. Karch con un passeggero, ha volato con l'aliante "Milan" D-LOOL, da Prien a Udine attraversando le Alpi. Così Karch ci descrive il suo volo:

La situazione prima della partenza era poco chiara. Le formazioni di nubi sulle montagne, deboli e variabili. Secondo informazioni dell'ufficio meteorologico la situazione era leggermente stabile. Il limite 0 gradi era ad un'altezza di 4.000m.

Sulle altezze interessanti il volo non c'erano da aspettarsi inversioni. Vento debole in superficie proveniente da est, in altezza proveniente da sud-sud-ovest con una velocità approssimativa di 10 km/h.

Tentai il primo decollo poco dopo le undici, con meta prefissata Samaden. La partenza dovette essere considerata fallita, perché essendo entrato in grande turbolenza a 600 m a nord della Kampemvand (montagna locale) fui costretto allo sgancio.

La seconda partenza mi condusse al successo. Ad un'altezza di circa 1.500 m trovai sul Dalsen-Alm 3 m/sec. a salire che mi portarono a 2.850 m; altezza mai raggiunta in quel luogo. Con questa quota sorvolai il Geigelstein di 2.950 m verso la Pyramidenspirtre nel Zalmen Kaiser, dove una ascendenza di circa 4,3 m/sec. mi portò a quota 3.800. La prossima ascendenza che m'aspettavo sui pendii del Treffauer nel Wilden Kaiser era assente, il che non m'era mai capitato. Il fumo di Kichersfelden indicava nord-est nella valle dell'Inn, al lago di Hinsterstein una colonna di fumo indicava ovest. Siccome a Nord della valle dell'Inn non erano visibili formazioni di nubi, e la base dei cumuli sui Fanern sembrava molto alta, mi decisi a scegliere la rotta sopra la catena centrale delle Alpi.

Intanto proseguì il mio volo verso sud in aria completamente calma. Solamente sui pendii a nord del Brixental si mosse qualche cosa,

ma non portò ad una notevole salita. Finalmente sul Gampenkogel, a sud-ovest del Kirchberg, nel Tirolo, trovai 1,4 a salire fino alla quota di 3.900 metri.

Verso sud le cose non avevano aspetto propizio, non più nubi, che già finora erano consistite per la maggior parte in cirri. Nessuna nube tirava fino alla base. Sembrava che sopra la base ci fosse una forte inversione. Lungo i pendii della valle Spertental feci rotta verso sud, con una discesa di circa 1,6 m/sec., dovuta probabilmente ad un afflusso di sottovento dalla parte della catena centrale. Anche i pendii meridionali della parte a settentrione della valle della Salzach non portavano altro che perdita di quota, finché, cercando più ad ovest, non riuscii a trovare sullo Stenkogel una forte salita (2,1 m/sec.) che mi portò sino a 3.950 metri. Con questa quota potei tentare la traversata della valle della Salzach nelle vicinanze di Krumul, malgrado il vento sfavorevole e la turbolenza di sottovento, per avanzare poi vicino alla catena ad est del Krinutal sottovento al Venedigermassio. Il primo cumulo, che mi tirò a 1,4 al secondo fino a 4.100 metri, era vicino all'Achkogel. Un po' più lentamente proseguì lungo la catena verso il Foiskarkogel, dove raggiunsi la quota di 4.300 metri. Nel frattempo avevo osservato la formazione, nel sud, di nubi dall'aspetto molto propizio. Erano nubi piccole e piatte, delle quali solo poche avevano un notevole sviluppo verticale, ed anche queste non mostravano tendenza a svilupparsi in cumuli-nembi; la loro base sembrava rimanere molto alta anche verso sud, cosicché ebbi la prospettiva di avere una quota maggiore fino al margine meridionale delle Alpi. Così rinunciai al volo a Samaden e decisi di continuare la traversata delle Alpi verso il sud, con meta un aeroporto nei pressi della grande catena alpina, per poi ritornare il giorno seguente, poiché la situazione meteorologica sembrava costante.

Dal Foiskarkogel volai con rotta sud-est lungo la cresta, sorvolai poi la cresta ovest del Venediger alle ore 14.58 sorvolando in seguito

il pendio ovest del Venediger verso la Weisspitze, dove un'ascendenza mi portò con una velocità di 3 m/sec. a quota 4.300. Da questo momento potei procedere velocemente e, ad una altezza quasi costante, traversai il Virgental, le Alpi Deferegger e relativa valle, i monti di Villgrat e il Rustertal che sorvolai alle 15.45 vicino a Toblach con 4.200 metri di quota. Avevamo davanti la Dolomiti Orientali, questa volta con una vista magnifica. Il volo continuava. Sorvolato il Birkenkofel volai lungo i Bullkopen verso i Drei Zinnen (15.54). Nessuna delle nuvole tirava gran che; anzi, trovai anche variazioni variometriche negative. Solo dopo il passaggio sul lago di Misurina, trovai sui pendii sud-ovest dei monti Cadu e e Campoduro, una ascendenza che sfruttai fino alla base del cumulo (3.650 metri).

Per evitare lunghi giri, arrischiavi un avvicinamento alla catena del Sorapis e del Moronole, attraverso una zona di sottovento, per attraversare, ad ovest dell'Antelao, la valle di Boite. La zona di sottovento non era estesa quanto me l'ero aspettata e non mi costò che poca quota. Sull'Antelao non trovai più nulla di speciale, così presi di mira la catena del Monte Rocchetta. Nonostante le formazioni di cumuli, la termica era molto debole e non arrivava che a 3.300 metri. Così proseguì in direzione di Longarone nella valle del Piave, e volando in mezzo alla valle puntai su Ponte nelle Alpi.

Non mi fu possibile scorgere l'aeroporto di Belluno poiché mi trovavo ad otto chilometri di distanza a oltre 2.500 di quota e con il sole di fronte. Inoltre non conoscevo la sua precisa posizione.

Per guadagnare la quota necessaria a proseguire il volo sulla pianura, mi diressi verso la catena che si trova ad est della valle del Piave ed al lago di S. Croce, fra il Col Nudo e il Monte Cavallo. Al Col Nudo raggiunsi i 3.100 metri e li potei mantenere fino al Monte Cavallo. Ma purtroppo la quota non bastava per planare fino a Venezia; avrei dovuto avere almeno 500 metri in più. Per questo mi diressi verso Udine, la cui posizione mi era così nota, che l'avrei potuta raggiungere anche senza carta geografica.

Dopo quasi un'ora di planata, arrivai ad Udine con una quota di 500 metri ed atterrai davanti all'edificio dell'Aero Club Friulano alle ore 18.17.

Il progetto del volo di ritorno non poté purtroppo essere attuato. Udine è un aeroporto militare, nonostante sia menzionato nella lista degli aeroporti italiani senza speciali osservazioni. L'atterraggio può esser fatto solo con un permesso da Roma; la stessa cosa vale per il decollo a traino, anche se l'aeroporto ha una pista di cemento lunga 1.600 metri. Il «Milan» fu sequestrato e venne rilasciato una settimana più tardi.

A mio parere, è più facile sorvolare le Alpi, che preparare i documenti per un volo del genere. Purtroppo la conclusione che ho potuto trarre dalle due traversate durante una settimana, non è delle più edificanti: la preparazione per il volo è tanto complicata ed estesa, da non stare in una proporzione sopportabile con il risultato volovelistico!

M. KARCH



La partenza del «Milan» a traino aereo con l'Ing. Diplomato Karch come pilota e un passeggero.

(Foto: Hans W. Blank)

VOLO A VELA IN ITALIA

di MICHAEL PERTWEE

L'articolo che qui sotto riportiamo è apparso sul n. 5 di « Sailplane and Gliding » (che a sua volta lo ha riprodotto per la cortesia di « Lasham Gliding ») la rivista dei volovelisti inglesi. Poichè è molto gustoso, l'abbiamo tradotto per i nostri lettori, lasciando tutti gli errori (inevitabili quando si maneggia una lingua straniera) che l'articolista ci ammannisce nelle sue strampalate frasi in italiano, frasi che, nella nostra traduzione, riportiamo in corsivo.

Il seguente diario di avvenimenti può rivelarsi di interesse per chiunque accarezi l'idea di un piccolo volo nelle vicinanze di Roma.

All'arrivo ti informi fra i tuoi amici e senti, con piacere, che c'è una scuola di volo a vela nei sobborghi di Roma. Tu salti nella macchina e ti precipiti là; dieci minuti al massimo. Là, in un angar, ci sono gli alianti — Spatz, Canguri e un piccolo biposto a posti affiancati simile a una vasca da bagno ancora in costruzione, con un utile motorino e l'elica ripiegati nella coda. Qui c'è pure il campione italiano *Commandante Mantelli* che ti accoglie e ti saluta caldamente, ma con la notizia che è un reparto militare e che è semplicemente impossibile per te volare. C'è tuttavia un Club a Rieti, lontano qualche cosa come una cinquantina di miglia fra le montagne. Fra caffè e montagne di cartine barografiche di eccitanti voli d'onda invernali, Mantelli telefona al Club e dice loro di attenderti.

Tu salti nella macchina nuovamente e ti dirigi verso Rieti impiegando poco più di un'ora e un quarto. E' un piacevole posticino annidato in un'ampia vallata fra le montagne, la più alta delle quali è il Terminillo. Chiunque vuol sapere quanto è alta può vederlo nel suo atlante.

Qui sei accolto dal Sig. Rovesti, che può essere meglio descritto come il Bill Gotch di Rieti. Egli è lieto di vederti e di fare tutto il possibile per farti volare. Ma prima tu devi metterti in contatto col « Ministero della Di-

tesa Aeronautica - Direzione Generale Aviazione Civile e Traffico Aereo » di Roma.

Chiunque vuol sapere cosa ciò significhi consulti il suo dizionario.

Tu salti nella macchina e fili come un forsennato al M.D.D.A.D.G.A.C.E.T.A. (vedi sopra), che è situato fuori Roma, nei palazzi di marmo eretti da Mussolini per l'esposizione del 1942, che si stendono elegantemente sopra diversi ettari di terreno. Qui tu scopri che praticamente nessuno sa dove si trova il M.D.D. ecc.

Finalmente lo trovi e sei introdotto in un ufficio dove incontri un impiegato civile dall'aspetto molto severo il quale potrebbe essere altrettanto felice nella Whitehall. Egli ti dice che il permesso può essere rilasciato ma prima tu devi adempiere alcune piccole formalità.

Eccole:

- 1°) Un foglio di carta bollata del valore di duecento lire sul quale, in italiano, devi fare la domanda di volare.
- 2°) Un foglio di carta bollata del valore di cento lire che devi portare indietro ma lasciare completamente bianco.
- 3°) Andare all'ufficio postale e farti dare un modulo arancione (« *ricevuta di versamento* ») che io penso debba essere l'equivalente di un vaglia postale. Ciò del valore di *tre cento e undici lire*. Dal momento che nessuno ha visto *una lira* da circa venti, anni, io non sono sicuro circa chi rimase fregato nella faccenda. E nemmeno so perchè doveva essere 311 e non 310.
- 4°) Una completa traduzione in italiano del tuo brevetto di volo a vela. Questo è estremamente difficile anche se hai amici che parlano ambedue le lingue. La graziosa ragazza che fece la mia, per me fu terribilmente imbarazzata dal dover mettere in italiano parole come Brabazon of Tara e Yvonne Bonham, volendo trascurare Fédération Aéronautique Internationale che cominciò con l'essere francese.

5°) Ed ecco qui la *fregazione* (sic!). Un certificato di « *Buona Condotta* » rilasciato dall'Ambasciata Britannica. Questo francamente mi terrorizzò. La mia abilità come pilota è proverbiale. Ma circa la mia moralità? La voce del mio comportamento a Lasham si sarà sparsa fino a Roma?

Io decisi comunque che questo doveva essere il mio primo compito. Senza il certificato di condotta (buona) perchè usare i fogli di carta bianca e il resto? Così saltai nella macchina e mi diressi verso l'ambasciata britannica: in tempi normali dieci minuti d'auto. Qui una parola d'avviso per tutti i futuri richiedenti. Andate sempre all'ambasciata Britannica quando il Presidente Francese Coty sta per arrivare a Roma. Diventa una cosa molto, molto eccitante. Dieci opachi minuti di guida si sviluppano in un'ora e mezza di glorioso pilotaggio attraverso strette strade che non sapevi nemmeno esistessero. Vedi motociclisti arrabbiati azzuffarsi coi vigili. Viaggi giù lontano nella campagna su antiche strade romane inutilizzate da secoli. Ci sono talmente tanti cartelli di senso vietato che sei incanalato in un circolo e quindi indietro al punto dal quale sei partito.

Finalmente arrivi e sei ricevuto da un simpatico Signore in un completo di rascia blu, il quale ti dice che tu non avresti dovuto venire all'ambasciata Britannica, ma avresti dovuto andare al consolato britannico, il quale si trova esattamente a due passi dal tuo punto di partenza una felice ora e mezza prima.

Io non penso che sia una prova di corruzione negli alti circoli diplomatici, ma ottenni il mio certificato di buona condotta al costo di circa 500 *liri*.

Nota A: i moduli da 200 e 100 *liri* si prendono dal tabaccaio e non all'ufficio postale.

Nota B: i moduli arancione devono essere richiesti per il versamento sul c/c N° 1/25965.

Nota C: il Consolato Britannico è in piazza di Spagna. Ignora quindi del tutto l'ambasciata Britannica, eccetto, naturalmente, quando il presidente Coty è in visita a Roma.

Nota D: il Sig. Rovesti è il più utile circa la fornitura di moduli appropriati per la domanda.

Finalmente, armato di tutto ciò, tu ritorni al M.D.D. ecc. ecc., dove lo stesso Signore osserva la tua traduzione del Brabazon di Tara con corrucciato sospetto, ma nel giro di un'ora tu hai il tuo permesso, realmente dattilografato sul misterioso modulo bianco da 100 *liri*.

Nota E: se tu vuoi venire ancora l'anno prossimo, devi fare tutto questo di nuovo, incluso il rapporto sulla tua moralità, che, essi asseriscono, può essere ben peggiorato nel frattempo.

Finalmente posso dire che è valso la pena di fare tutto ciò. Fino alla metà di giugno poche persone volano al Club. C'è un piacevole bar e un vero W.C. col bottone. Tutti i lanci sono aero-traini. Lo scenario è magnifico. Le termiche sono immense e robuste: un bel sette o anche dieci a salire. C'è una bella ascendenza contro il fianco della montagna se il vento è da nord o da sud. Passai due magnifiche ore incollato a 2.000 piedi e quando decisi di venir giù stavo ancora salendo leggermente con i diruttori completamente fuori.

Per concludere « *e meravigliosa* » e chiunque voglia sapere cosa significhi può cercarselo nel suo dizionario.

M. P.

Volo a Vela

● **l'unica rivista italiana
veramente volovelistica**

CONCORSO ABBONAMENTI 1958

Volovelisti,

Gli abbonamenti rappresentano la sicura vita della vostra rivista.

*Procurandone, con la forza della persuasione che deriva dalla vostra passione, non solo farete opera di propaganda aeronautica ma darete anche un solido aiuto ai « quattro gatti » che fanno **Volo a Vela***

Quanto spenderete in tempo, telefonate, colloqui, aperitivi, tram, pazienza e... frasi minacciose, verrà volovelisticamente compensato dal

CONCORSO ABBONAMENTI 1958

Chiunque può presentare nuovi abbonati.

Unica condizione per entrare in graduatoria: l'invio dell'importo di abbonamento deve essere curato dal concorrente-procuratore che potrà avvalersi di qualsiasi mezzo, dal vaglia all'assegno circolare, dal contante all'assegno bancario o al versamento sul c/c 3/27318 intestato a « Volo a Vela ».

Gli importi vanno inviati a VOLO A VELA, Via Ugo Foscolo n. 3, MILANO (singoli o raggruppati) e devono essere accompagnati dall'esatto nominativo e indirizzo del nuovo abbonato.

Il concorso ha termine il 20 febbraio 1958. Una prima graduatoria parziale verrà pubblicata sul n. 6 della rivista.

Tariffe per l'anno 1958

— abbonamento normale	Lit. 1.200
— abbonamento per soci di Aero Clubs o Gruppi Volovelistici	Lit. 1.000 (1)
— abbonamento sostenitore	Lit. 2.000 (2)

(1) accludere dichiarazione dell'Ente di appartenenza attestante la qualifica di socio.

(2) ai fini della graduatoria vale due abbonamenti normali.

Ai concorrenti-procuratori che alle ore 24 del 20 febbraio 1958 avranno presentato nuovi abbonati verranno assegnati, secondo la graduatoria derivante dall'ordine decrescente del numero di « procurati », i seguenti premi:

- 1°) *passaggio completo su aliante « Urendo » o su aliante « Spillo », oppure viaggio Milano-Torino e ritorno, per due persone, su « Fairchild ».*
 - 2°) *passaggio completo su aliante « Gheppio » o, a scelta su aliante « Pinocchio », oppure viaggio Milano-Vergiate e ritorno, per una persona, su « Stinson L.5 ».*
 - 3°) *3 voli su aliante « Urendo », come pilota o passeggero (secondo i titoli).*
 - 4°) *3 voli su aliante « Canguro », idem.*
 - 5°) *2 voli su aliante « Urendo », idem.*
 - 6°) *2 voli su aliante « Canguro », idem.*
- dal 7° al 10°): 1 volo, come pilota o passeggero (secondo i titoli), rispettivamente su: « Urendo » - « Canguro » - « Fairchild » - « Piper Cub ».*

I voli si svolgeranno sull'Aeroporto di Milano-Bresso alle condizioni particolari (data, assicurazioni, ecc.) che verranno successivamente comunicate.

NOTIZIARIO

La Scuola Centrale di V.V. si trasforma

Nella seduta del 13-10-57 il Consiglio Federale dell'Ae.C.I. ha sanzionato che la Scuola Centrale di Volo a Vela assuma la nuova denominazione di « Centro Nazionale di Volo a Vela ».

Il Centro, oltre alle stesse attribuzioni della fu Scuola, dovrà assolvere i compiti tecnici e scientifici di interesse comune per il Volo a Vela Italiano con particolare riguardo per i Circoli periferici.

Alla direzione del Centro è stato confermato il prof. Plinio Rovesti.

Tariffe di volo in vigore presso il C.N.V.V.

Dal 1-11-57 al 30-4-58 presso il Centro Naz.le di Volo a Vela, saranno osservate le seguenti tariffe di volo:

per gli allenandi:

Rimorchio - L. 100 al minuto (dal decollo all'atterraggio del rimorchiatore).

Canguro - L. 15 a minuto (dal decollo) per i primi 60', oltre l'ora L. 5 al minuto.

Passero e similari - L. 10 per i primi 60' e L. 5 per i successivi.

L'assicurazione sarà a carico del Centro. Gli eventuali premi destinati per il conseguimento delle insegne sportive andranno a beneficio dei piloti. Le spese di recupero per i voli di distanza saranno a totale carico del Centro.

per allievi brevetto « C »:

L. 10.000 per assicurazione per il solo periodo di doppio comando sino al decollo, dopodichè rientreranno nelle tariffe degli allenandi.

E' arrivato l'M 100

Gli Ingg. Morelli del CVT di Torino hanno presentato il 26-10 a Rieti la loro ultima fatica, l'« M 100 ».

I piloti Ing. Ferrari, Ing. Angeloni, Ing. Silva ed il pilota istruttore Scano, incaricati dalla Commissione per le prove in volo, hanno iniziato i voli.

L'« M 100 » si presenta come un'aliante di piacevoli linee e di notevoli caratteristiche di volo.

Mensa di Rieti

E' cambiata la gestione della mensa che dal Pino è passata al sor Guido.

Indubbiamente si mangia meglio ed il servizio è di gran lunga migliorato. I volovelisti di Roma, Terni e l'Aquila ed ospiti occasionali (tutti modesti seguaci di Locullo) se ne sono mostrati soddisfatti.

Di nuovo in volo l'« Eolo »

Durante una prova dei Campionati di Volo a Vela del 1956 svol-

tisi a St. Yan, l'aliante prototipo « Eolo » (che come si ricorderà era pilotato dall'Ing. Ferrari), subiva una grave scassatura in uno sfortunato atterraggio.

Le vicende di questa macchina sono sempre state seguite con grande attenzione da tutti i volovelisti italiani essendo un aliante di rimarchevoli caratteristiche e veramente « d'avanguardia ».

Per questo oggi siamo particolarmente lieti di annunciare che l'Eolo, grazie alla grande passione dei volovelisti dell'Aero Club Vergiate (proprietario del veleggiatore) è completamente rimesso a nuovo ed ha ripreso a volare. Le sue caratteristiche hanno soddisfatto le aspettative, (e la notizia viene comunicata anche da « Aviasport »), anzi, un pilota di Chambéry che ha avuto l'occasione di provarlo in volo, ha dichiarato essere macchina di grandi prestazioni e tale da sostenere il confronto con il Breguet 901!

COSTRUZIONI AERONAUTICHE ALLA « FELTRINELLI, »

Normalmente, le uniche scuole di cui si tratti nella nostra rivista sono quelle di volo senza motore: e forse così facciamo un po' un torto alla abbondante schiera di volovelisti che proviene da scuole di ogni tipo e grado.

Tuttavia non possiamo passare sotto silenzio quanto l'Istituto Tecnico Industriale « G. Feltrinelli » di Milano ha recentemente compiuto, attrezzando un modernissimo laboratorio di costruzioni aeronautiche per le esercitazioni degli allievi della specializzazione.

Plaudiamo all'opera intelligente e lungimirante del Preside, Prof. Ing. Isnardi e del Prof. Jacopini, soprintendente alle officine dell'Istituto, e siamo vivamente compiaciuti che qualcuno si sia reso finalmente conto delle necessità per il Paese, di disporre di sempre nuove

ed agguerrite leve di tecnici aeronautici.

L'iniziativa della « Feltrinelli » ci tocca da vicino perché il primo prodotto della nuova officina, prologo a maggiori realizzazioni nel campo delle attrezzature sperimentali e delle costruzioni metalliche, è un aliante: e siamo certi che gli allievi aeronautici potranno apprendere molti segreti della costruzione delle ali silenziose.

Particolarmente notevole, poi l'operato della « Feltrinelli » che, prima tra tutti gli Istituti italiani, realizzerà un velivolo, dal progetto fino ai collaudi, completamente ed esclusivamente su propria iniziativa, senza ricorrere a progetti o licenze di costruzione altrui.

In bocca al lupo, « Feltrinelli »! E speriamo di veder presto in aria la prima di una lunga serie di macchine fortunate!

PROVE DI ATTERRAGGIO A BRESSO

Quella che si voleva fosse una piccola competizione familiare — Gara di atterraggio di precisione — si è risolta invece in una serie di voli dimostrativi e di propaganda, con valore di allenamento; causa prima l'invio del regolamento all'Aero Club d'Italia con insufficiente anticipo sulla data di effettuazione e, causa seconda, la non richiesta iscrizione a calendario della gara come tale.

Giuste le argomentazioni addotte dal Presidente la Commissione Sportiva Centrale, Generale Del Duca, i piloti dell'Aeroclub Volovelistico Milanese ed i colleghi volanti a Bresso si sono limitati a svolgere la consueta attività domenicale ponendo però mano al decametro per misurare quello che non avevano mai avuto modo di rilevare esattamente. E se gli allenamenti sono andati come si può osservare dalla tabella dei voli stralciata dal diario del 27 ottobre e più sotto riportata nell'ordine di effettuazione dei voli, è facilmente pensabile che per la gara (verrà regolarmente inserita nel calendario 1958) si vedranno cose notevoli.

A tavolino abbiamo ricavato dati di estremo interesse, quali:

a) prendendo in esame un solo volo per ogni pilota: 24 di essi si sono arrestati tra cm 9 e cm 690 (la lunghezza media di una fusoliera d'aliante);

b) facendo la media di due voli per ogni pilota: 21 di essi si sono arrestati tra cm 160 e cm 1394 (poco più dell'apertura alare del « Asiago »);

c) lo « Spillo », macchina che tocca i 90-95 chilometri orari, s'è arrestato prima a cm. 95, poi a cm. 577: determinante quindi il grado di allenamento del pilota;

d) i piloti sicuri fanno misurare: 90-231; 79-361; 415-50; 460-9 (!); 134-359; 95-577 (sempre in centimetri):

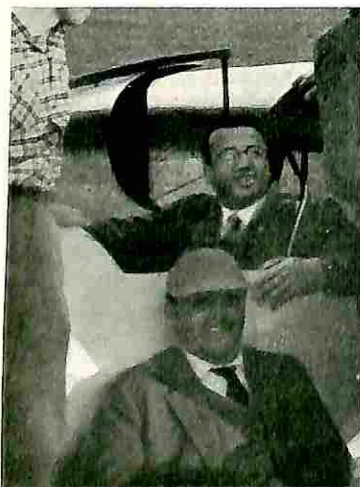
e) i piloti da tener d'occhio, invece: 1896-28; 106-2985; 5540-262; 5750-155; 219-4835; 14221(!)-500.

L'insegnamento da ricavare dovrebbe essere: per la maggior sicurezza del volo a vela, i cui cultori in gara e fuori spesso vanno nei prati, occorre portare il livello di vera competizione l'arte del buon atterraggio. Come a dire: aliante atterrato intero sta sui mezzi di recupero, come campo non coltivato sta vicino a strada carrozzabile.

E. G.

TABELLA DEI VOLI

1 Serrantini	AVMD	660	4600	2630,0
2 Brigliadori R	AVMD	691	502	596,5
3 Messina	AECK	5540	262	2901,0
4 Favretti	CICI	1582	437	1009,5
5 Vergani G.	CICI	892	320	606,0
6 Rasini	AVME	95	577	336,0
7 Longaretti	AVMD	415	50	232,5
8 Frailich	AECK	1918	215	1066,5
9 Gonalba E.	AECK	134	359	246,5
10 Cappanera	AECK	9075	2253	5664,0
11 Bonanni	AECK	1680	2603	2141,5
12 Giacomini	CICI	956	690	823,0
13 Canali	AECK	106	2985	1545,5
14 Brigliadori L.	AVMD	898	235	566,5
15 Grassi	CICI	582	408	495,0
16 Benzoni	CICI	1072	3420	2246,0
17 Stucchi	AECK	79	361	220,0
18 Zanetti	KAKA	453	1354	903,5
19 Galli	AVMD	1110	1334	1222,0
20 Vergani W.	AVMD	460	9	234,5



W. Vergani



Padovani



Jole Vona

21 Cattaneo M.	CATT	2840	1048	1944,0
22 Brogginì	AVMA	253	478	365,5
23 Sabaini G.C.	AVMD	541	1025	783,0
24 Sabaini M.	AVMD	4031	4290	4160,5
25 Macerata	AVMD	1590	279	934,5
26 Fanoli	KAKA	1650	2558	2104,0
27 Tognazzi	AVMG	8047	2853	5450,0
28 Padovani	AECM	1896	28	962,0
29 Fabri	AECM	1698	1090	1394,0
30 Macchi	AECM	90	231	160,5
31 Lachelli	AECK	217	1778	997,5
32 Vassanelli	AECK	219	4835	2527,0
33 Brambilla C.	CICI	4251	3830	4040,5
34 Diesing	CICI	14221	500	7360,5
35 Vona	AVMD	5750	155	2952,5

N. B. - Valori in centimetri. Prima colonna: misura del primo atterraggio. Seconda colonna: misura del secondo. Terza colonna: media delle prime due.

Le matricole corrispondono ai tipi seguenti:

- « Canguro »: AECK - CICI - « Cat. 28 »: KAKA, AECM, « Cat. 20 »: CATT,
- « Canguro 2° »: AVMD, « Asiago 2° »: AVMA,
- « Spillo »: AVME, « Gheppio R.1 »: AVMG.

zula ha sfortunatamente raggiunto solo i 242 km. come pure i piloti Glazowski e Lewandowski che hanno dovuto accontentarsi di 340 e 410 km. Il percorso più lungo — 534 km. — è stato raggiunto da Zbigniew Kudzewicz con un « Mucha ».

Press'a poco lo stesso percorso, però da un'altro campo di volo, è stato coperto nello stesso giorno da Ludwik Merlo. Egli ha raggiunto la sua meta prestabilita con una lontananza di 505 km., fino al confine est del paese.

Altri cinque diamanti conquistati dai francesi

Max Gasnier, Henri Lambert, Etienne Costa, Camille Labar e Daniel Barbera sono i cinque nuovi diamanti francesi completati quest'anno.

Attività negli Stati Uniti

Dalla rivista « Soaring » abbiamo stralciato i seguenti dati sull'attività velovelistica degli Stati Uniti nel 1956:

- Ore volo: 8.195.
- Voli: a rimorchio aereo 8.531, a verricello 9.213.
- Brevetti «C»: 68.
- Insegne: d'argento 32, di diamante, 3.
- Licenze rilasciate: di pilota privato d'aliante, 61; di pilota commerciale d'aliante, 27; di istruttore, 4.
- Numero dei clubs: 63.
- Numero alianti: dei clubs, 69; privati, 196.
- Records nazionali:
 - Monoposti: Velocità su circuito 300 km: Paul F. Bikle, 70,720 km/h, su Schweizer 1-23, 21 luglio 1956.
 - Distanza con meta prefissa: Lyle A. Maxay, 548,010 km, su Jenny-Mae, 1-8-56.
 - Biposti: Distanza meta prefissa: H. D. Hutchinson - B. Denyson, km. 399,240 su T.G.4 A., 4 agosto 1956.
 - Andata e ritorno: Hutchinson-Hoggard, km. 349,20 8-8-56.
 - Velocità su triangolo di 100 km.: Hutchinson-Hoggard, chilometri ora 66,021, 9-8-56.
- Volo più lungo dell'anno: 635 chilometri.

NOTIZIARIO ESTERO

Primati francesi omologati

Sono stati omologati i seguenti primati francesi:

- Distanza libera biposti: Fonteilles-Buffet, 28-5-57, 594,877 km. Record precedente dello stesso Fonteilles, 20-5-57, con chilometri 508,139. Record mondiale, URSS, km. 829,822.
- Velocità sui 200 km. triangolari biposti: Lèpanse-Roboam, 30-6-57, km/h 65,353. Record precedente Costa-Vedie, 4-5-56, chilometri ora 53,496, record mondiale, Polonia, km/h. 66,048.
- Distanza libera monoposti: Jacki Lacheny, 27-5-57, km. 737,040. Record precedente Fonteilles, 677,610 km. Record mondiale U.S.A., 861,272 km. (Aviasport).

36 compie il volo di maggior distanza, naturalmente senza scalo. Essa è stata assegnata per il 1956 al francese Charrier, che ha effettuato un volo di 303,918 km. e che è stato seguito dal canadese Cheston con 302,556 km, dall'argentino Alvarez con 200 km. (Aviasport).

33 "Diamanti"

33 insegne di diamante sono state guadagnate dalla fine dell'estate 1957 da velovelisti polacchi. Inoltre furono distribuiti dall'aeroclub polacco 188 distintivi d'oro e circa 1200 d'argento.

Oltre 2000 km. di volo

Il 3 agosto decollarono i cinque soci dell'aeroclub di Inowroclaw (Polonia). Tadeusz Sliwak che ha percorso 516 km. con un «Jaskolka» ricevette subito il Diamante avendo assolto l'ultima condizione necessaria. Sua moglie Urs-

La coppa Survol

Questa coppa è offerta da Fauvel, il noto costruttore dell'ala volante, al pilota che con un tutt'ala A.V.

I CAMPIONATI FRANCESI DI VOLO A VELA

Dal 30 giugno al 13 luglio scorsi, presso il Centro Nazionale di Pont Saint-Vincent, si sono svolti i Campionati Francesi, di cui già demmo notizia nel numero precedente.

Alla gara, che si svolge ogni due anni alternativamente con i Campionati del Mondo, sono stati invitati 18 volovelisti selezionati fra i migliori di Francia, cui è stato affidato un unico tipo d'aliante, il Bréguet 901; più un pilota per ogni Paese europeo aderente alla F.A.L., che poteva partecipare con aliante proprio od approfittare di quelli appositamente messi a disposizione dall'organizzazione. Allo scopo sono state effettuate due classifiche: una generale ed una nazionale, che ci ha dato il nuovo Campione di Francia per il biennio 1957-1958.

A questo insieme di concorrenti sono stati poi affiancati altri tre piloti francesi, ciascuno con un prototipo, che avrebbero dovuto fornire dati comparativi delle nuove macchine allo studio con l'ormai sperimentato Bréguet 901. Alla vigilia della gara, pertanto, i concorrenti iscritti sono risultati essere i seguenti:

1. M.ile Dupuy de Mery, Dilettante, La Ferté-Alais;
2. D. Barbera Professionista, Saint Quentin;
3. M.ile Abadie, Dilettante, La Ferté-Alais;
4. L. Trubert, Dilettante, La Ferté-Alais;
5. J. Didion, Professionista, Reims;
6. C. Gavillet, Dilettante, Le Plessis-Belleville;
7. M.me Choynet-Gohard, Professionista, Beynes-Thivernal;
8. J. Lacheney, Dilettante, Le Plessis-Belleville;
9. J. L. Rouvière, Dilettante, Beynes-Thivernal;
10. M. Marchand, Dilettante, Vichy;
11. H. Lambert, Dilettante, Chevanay;
12. J. Landi, Professionista, C. N. St. Auban;
13. Ten. J. P. Weiss, Armata dell'Aria, Base Aerea di Cognac;

14. M. Combettes, Dilett., Meaux;
15. M. Gasnier, Professionista, Centro Naz. St. Auban;
16. E. Costa, Dilettante, Meaux;
17. C. Labar, Dilettante, Chevanay;
18. Comand. R. Fonteilles, Armata dell'Aria, Base di Clermont-Ferrand.

Tutti hanno pilotato il Bréguet 901. I prototipi sono stati invece assegnati come segue:

21. P. Lépense, su Bréguet 902;
22. J. Cayla, su Bréguet 904 usato come monoposto;
23. G. Tahon, su Javelot; mentre gli stranieri sono stati rappresentati da:
24. Zejda (Cecoslovacchia), su «Demant»;
25. D. W. James (Inghilterra), su Air 102;
26. Xhaet (Belgio) su Meise Olympia;
27. Maresia (Svizzera) su Moswey IV.

Il curriculum aviatorio di tutti i concorrenti si è presentato molto ricco. Hanno fatto spicco in particolare quello della ventiduenne Francine Abadie, primatista mondiale di distanza con meta prefissa, e già mondiale di andata e ritorno, oltre che titolare di tre primati nazionali; quello della signora Choynet-Gohard, prima detentrica dell'insegna di diamante, primatista mondiale di durata monoposti, guadagno quota hiposti ed altezza assoluta, titolare di nove primati nazionali, già a suo tempo altrettanti allori mondiali; quello di Fonteilles, primatista mondiale di distanza con meta prefissa (677, 600 km) e detentore di quattro record nazionali; quello di Lacheney, Campione di Francia 1955-1956 e detentore, da quest'anno, del primato francese di distanza libera monoposti con km 760.

Le prove in programma (distanza libera, corsa in linea retta o su andata e ritorno, obbligatorie, corse su circuito o distanza su meta prefissa, facoltative a discrezione degli organizzatori) sono state realizzate con fatica. La terza gior-

nata di gara, causa le scarse prestazioni dovute alle mediocri condizioni meteo, ha dovuto essere ripetuta con cambiamento di programma; la quarta giornata, una corsa su meta prefissa, ha dovuto essere trasformata in prova di distanza su rotta obbligata. Le otto prove sono quindi state: tre distanze libere (1^a, 3^a, 8^a), due corse su meta prefissa (2^a, 5^a), una distanza su rotta obbligata (4^a), una corsa su circuito triangolare di 100 km (7^a) e su percorso di andata e ritorno (6^a). Anche le prestazioni dei concorrenti non sono state di effetto, tranne che per l'ultima giornata sempre a causa delle deboli condizioni che hanno caratterizzato tutto il periodo delle prove.

L'INIZIO DELLE PROVE

Il 30 giugno ebbero inizio pertanto questi Campionati con la prova di distanza libera. Condizioni deboli davano poco da sperare per le grandi distanze, e la prova si rivelò fortemente selettiva. Weiss, con 370 km, si aggiudicò la tornata, seguito dalla Choynet-Gohard con 290 km, da Gavillet, Marchand, la Dupuy de Méry, tutti con più di 270 km, altri 14 con oltre 200 km. Si sgrana quindi l'elenco degli altri, tutti con percorsi superiori ai 100 km tranne Xhaet, che non riesce a classificarsi.

Dopo una giornata dedicata ai recuperi, tutti eseguiti per via terra, si ripresero le gare. Il 2 luglio l'organizzazione fissò la prova in una corsa su percorso Pont St. Vincent-Troyes di 156 km, ma questa gara non fu assistita da buone condizioni meteo per cui solo cinque partecipanti (nell'ordine, Barbera, Labar, Landi, Dupuy de Méry e Weiss) riescono a raggiungere Troyes con tempi compresi fra le 3h.04'42" di Barbera e le 4h.12'05" di Weiss, che raggranellando 733 punti su 1000 riesce a mantenere il primo posto in classifica generale sia nazionale che internazionale, con un lievissimo vantaggio su Labar, seguito a sua volta a brevissima distanza da Barbera, indi da Landi, Dupuy de Méry, Choynet-Gohard, Marchand, Trubert, l'inglese James, Abadie, il Céco Zejda, Costa, Rouvière, Lacheney, Gavillet e dagli altri. Chiude la serie Xhaet, che non è riuscito a migliorare gran che il suo handicap della prima giornata.

Il giorno successivo fu destinato ad un'altra corsa su percorso prefissato (Pont St. Vincent - Angers), ed il programma viene fissato con poco entusiasmo dagli organizzatori a causa delle debolissime condizioni della giornata. Infatti, come si temeva, la gara non ha potuto essere considerata valida in quanto solo Weiss, con un volo di 52 km, riesce a superare il minimo di 50 km, che qualora fosse stato superato da un secondo concorrente, avrebbe consentito la trasformazione in gara di distanza su rotta obbligatoria.

LA TERZA PROVA

La terza prova fu quindi ripetuta il giorno appresso, ma con mutato programma, persistendo le cattive condizioni meteo, tali da non permettere alcuna prova con percorsi e distanze obbligate. Venne pertanto decisa una distanza libera. Durante tutta la giornata, caratterizzata da scarsa instabilità, soffio un forte vento da sud, che inclinando le rare termiche, obbligò i piloti a volare molto bassi. Labar, con prestazione di rilievo, si aggiudicò con i suoi 110 km la tornata, seguito da James (Inghilterra) con 109, Lacheny con 108, Gasnier con 105, Lambert con 102, Marchand e Landi con 101, Xhaet con 100 km, Zejda con 98, Barbera e Didion con 96, e via via gli altri fino a Weiss con 43 km, Tahon e Costa con 42, Cayla con 29 km. La Choynet e Combettes, avendo volato per meno di 22 km (il 20% del massimo di Labar), non ottengono nessun punto.

Weiss perde il primo posto in classifica e passa quinto. E' in testa Labar, seguito da Barbera, Landi, Marchand, Weiss, Dupuy de Méry, Lacheny, Trubert e dagli altri. Nella classifica internazionale non v'è grande differenza: James è piazzato fra la Dupuy de Méry e Lacheny, che precede Zejda. Xhaet passa quart'ultimo; lo segue Cayla, Combettes e Maresia.

QUARTA E QUINTA TORNATA

La quarta tornata si svolge il giorno seguente ancora, il 5 luglio, e consiste in una corsa di 94 km sul percorso Pont St. Vincent-Sarreguimes. Partenza iniziata alle 13, condizioni difficili per scarsa instabilità. Nessun pilota raggiunge

la meta, per cui la gara viene trasformata in una distanza su asse obbligato. La vince l'inglese James con 85 km, seguito da Zejda con 76, la Dupuy de Méry (prima dei francesi) con 58, da Weiss con 55, Marchand 52, Landi 51, la Abadie con 50, Trubert con 49, Combettes con 45, Lepanse 44, Lambert 42, e via gli altri. Labar compie 36 km, ma Barbera, il suo inseguitore in classifica generale, solo 28, per cui conserva la prima posizione sia in classifica nazionale che internazionale, seguito da Landi, Dupuy de Méry, Weiss, Marchand, Barbera, Trubert, Lacheny, Lambert, Abadie nella prima, e da James, Landi, Barbera, Zejda, Weiss, Marchand, Dupuy de Méry, Trubert, Lacheny nella seconda.

Dopo il riposo di sabato 6 luglio, si ebbe il giorno successivo la 5ª prova, con una nuova corsa di 74 km avente capo a Sarrebourg. Condizioni non ottime ma comunque migliori delle precedenti giornate. I primi partenti realizzano il tempo migliore, e la gara è vinta da Gasnier con 1h.05'46", seguito da tutti gli altri sgranati con distanze di uno o due primi. Solo Cayla non raggiunge la meta, atterrando dopo 52 km.

La classifica generale nazionale non cambia fisionomia fino al decimo posto, cui è piazzata la Abadie: Gasnier sopravanza Rouvière e gli prende l'11", Fonteilles scambia il suo 14° col 13° di Didion, e Costa il 16° col 15° della Choynet: chiudono Combettes e Gavillet. La classifica internazionale (nella quale sono compresi anche i tre piloti in esperimento) vede invece un ulteriore rivolgimento. Infatti James ruba il primo posto a Labar, che lo segue; la Dupuy de Méry sale dall'8° al 5° posto, subito dietro Barbera: Zejda ricade settimo dopo Weiss, seguito quindi da Marchand, ottavo, Lacheny, Trubert, Lambert, Abadie, Gasnier, Rouvière, Fonteilles, Didion, Costa. Ultimo ancora Maresia (Svizzera), che ha solo 408 punti contro i 1845 di Cayla (penultimo), per essersi ritirato dopo la prima prova.

LA CORSA DELLA SESTA PROVA

La sesta tornata ha avuto luogo l'8 luglio, con una corsa su meta prefissa e ritorno di 102 km, Pont St. Vincent-Epinal-Pont St. Vincent. Le condizioni sono state que-

sta volta abbastanza favorevoli, con un'instabilità abbastanza forte e venti deboli. La gara è stata avvicinata, ed è stata portata a termine da ben 13 concorrenti. Bella la vittoria di Zejda (Cecoslovacchia) che copre il percorso in 1h.45'40", seguito a 10' da Weiss, a 15' da Combettes, a 19' da Fonteilles, poi da Trubert, Costa, Tahon, Lambert, Lacheny, Gavillet, Gasnier, Barbera, Marchand, Didion, Landi, Lepanse, quest'ultimo col tempo di 2h.36'09", e da James, con 3h.16'20". Ad un chilometro dall'arrivo si sono posati la Dupuy de Méry, che nell'atterraggio danneggia in modo abbastanza grave l'aliante, tanto da rimanere esclusa dalle altre gare, e Labar, che con questa prova perde anche il secondo posto scendendo al sesto in classifica generale internazionale. Ultimo è Xhaet con soli 51 km percorsi.

La classifica generale nazionale vede primo Weiss con 4735 punti, seguito ancora da Landi, da Labar, Trubert, Marchand, Barbera, Lacheny, Dupuy de Méry, Lambert, tutti con oltre 4000 punti, da Fonteilles, Gasnier, Didion, Costa e dagli altri: quella internazionale vede James ancora primo con 4486 punti, seguito però da Zejda, che sale dal settimo posto, da Weiss, che sale dal sesto, da Landi, Barbera, Labar, Trubert, Marchand e Lacheny, tutti con più di 4000 punti, dalla Dupuy de Méry, Lambert, Gasnier, Fonteilles, Didion, Costa, Abadie e da tutti gli altri.

CIRCUITO PER LA SETTIMA PROVA

La settima prova, svoltasi il giorno successivo e consistente in una corsa su circuito triangolare di 107 km Pont-Void-Neufchatel-Pont, è stata pure una bella gara, con 21 arrivati su 23 partenti. Zejda, con 1h.42'10" vince la gara seguito da Lacheny, Cayla, Trubert, Labar, Didion, Weiss, Costa, Barbera, Lambert, Lepanse, Choynet, Rouvière, tutti a distanza ravvicinata con tempi inferiori alle due ore, poi da Fonteilles, Landi, James, Gasnier, Gavillet, Marchand, Combettes, Abadie; Xhaet e Tahon non concludono il circuito per 13 e 37 km rispettivamente. Così Zejda toglie il primo posto della classifica internazionale a James, che passa secondo a poco più di 5300 punti, seguito da Weiss, Landi, Barbera, Labar, Lacheny, Trubert, Marchand,

mentre Weiss consolida il suo primato nella classifica nazionale, davanti a Landi, Labar, Trubert, Barbera, Lacheny, tutti distanziati fra loro da meno di 100 punti.

L'OTTAVA GIORNATA E LA CLASSIFICA GENERALE

Ed infine, dopo un giorno di riposo, l'11 luglio si effettuò l'ultima prova, con una distanza libera. Vento dal quadrante Nord, instabilità abbastanza forte, con indebolimento dopo le 14. 15 concorrenti si posano al di là dei 300 km e la prova viene vinta dal Comandante Fonteilles, che totalizza 587 km atterrando in piena notte alle 22h. 15. Buon secondo, con 556 km, è Zejda, che pure atterra alle 21,35 sulla base aerea di Salon di Provenza. Terzo è Barbera, con 442 km, poi Lacheny con 412; seguono Labar con 387 km, Marchand con la stessa distanza, la Abadie con 377, Lambert, Combettes, Trubert, Weiss, Lepanse, Gasnier, Tahon, con oltre 300 km, poi gli altri con oltre 250 km. Chiudono Gavillet con 227, James con 167 e Khaet con 100 km.

Nella classifica internazionale la vittoria di Fonteilles, 11° classificato, non disturba affatto il primato di Zejda che consolida la sua posizione e vince i Campionati con un buon margine di punti (6383, media circa 800 per gara) rispetto al secondo classificato, Barbera, che ne ha 5843, e che è seguito a brevissima distanza da Weiss, Labar, Lacheny, Landi, James, Trubert, Marchand, Fonteilles, tutti a meno di mille punti dal vincitore, Lambert, Gasnier, Costa, Didion, Lepanse, Rouvière, Combettes, Abadie, Gavillet, Choynet, Dupuy de Méry, Tahon, Cayla, Khaet e Maresia. Zejda, ottimo pilota, vincitore dei Campionati Nazionali di Polonia con oltre duemila punti di vantaggio sul secondo classificato, ha dimostrato di ben meritare questa vittoria che lo pone d'un tratto fra i migliori e dotati volovelisti mondiali.

La classifica nazionale indica invece Weiss, tenente dell'Armée de l'Air, come Campione di Francia 1957, seguito da Barbera, Labar, Lacheny, Landi, Trubert, Marchand, Fonteilles, Lambert, Gasnier, Didion, Costa, Abadie, Rouvière, Combettes, Choynet-Gohard, Dupuy de Méry e Gavillet. Ed anche per Weiss, pilota completo,

equilibrato e dotato di buona familiarità con i voli di « performance », ottimo radiotelefonista ed aerologista, si può dire che abbia ben meritato questa vittoria.

WALTER VERGANI

Weiss vince anche la challenge Victor Boin

Questa gara, che è alla sua seconda edizione, è stata creata dal Presidente del Comitato Olimpico Belga con cadenza annuale e consiste in una unica prova di distanza libera. Quest'anno essa si è svolta a Pont Saint Vincent, in Francia, il 14 luglio, il giorno successivo

ciò alla chiusura dei Campionati Francesi.

Jean Paul Weiss, da un giorno Campione di Francia, è proseguito nella sua inerzia vittoriosa e si è aggiudicato anche questa competizione, che lo scorso anno si svolse in Belgio e fu vinta dal francese Cottard. Quest'anno vi hanno partecipato 23 piloti, di cui 18 francesi, 4 belga ed uno inglese. La partenza è avvenuta alle 11 del mattino. La distanza ufficialmente coperta da Weiss è stata di 347,400 km, seguita dai 300,800 km di James Brenning (Inghilterra), dai 289 km di D'Otreppe (Belgio), dai 279,100 della Dupuy de Méry, insegna d'oro ventiduenne, dai 213,600 km, di Khaet (Belgio). (*Aviasport*)

LE PROVVIDENZE DEL GOVERNO FRANCESE PER IL VOLO A VELA

In occasione della terza annuale assemblea dell'Associazione di Volo a Vela Francese del 23 e 24 febbraio scorso, M. Agesilas, Direttore della Divisione Aviazione Sportiva del Ministero dell'Aria Francese e delegato per la Francia dell'OSTIV, ha fornito interessanti dati sugli aiuti forniti dal Governo al volo a vela. Riportiamo la notizia anche se non freschissima, per la sua intatta attualità e perchè ci serva di confronto.

1951: Zero.

1952: 300 milioni di franchi (*)

1953: 350 » » »

1954: 400 » » »

1955: 380 » » »

1956: 795 » » »

1957: 740 » » »

Il tutto oltre ai 600 milioni di franchi spesi per il funzionamento della Divisione Aviazione Sportiva di cui sopra.

Le spese sostenute per l'approntamento degli ultimi alianti prototipi sono state invece le seguenti:

3 Bréguet-901 - 60 milioni di franchi;

1 AV-22 (tutt'ala biposto) - 24 milioni;

1 Bréguet-904 (bip.) - 70 milioni;

1 Bréguet-902 (biposto allenamento in costruzione) - 40 milioni;

2 WA-20 « Javelot » (monoposto alte performances) - 32 milioni;

oltre all'alianti stratosferico che è allo studio e per il quale verranno spesi oltre 100 milioni

Le spese per la costruzione delle serie è risultato:

Prima serie di 20 Bréguet-901 - 96 milioni di franchi;

Seconda serie di 10 Bréguet-901 - 47 milioni;

Serie di 15 Bréguet-904 - 100 milioni;

Serie preliminare di 6 « Javelot » - 15 milioni.

Sono state pure costruite serie di parecchi Emouchet, monoposto da allenamento e scuola, nonché di verricelli.

(*) 1 milione di franchi è pari a 1.600.000 lire circa.

VITA DEI GRUPPI



N° 4 - Anno 11° - Settembre 1957

ORGANO
UFFICIALE
A.V.M.

AEROCLUB
VOLOVELISTICO
MILANESE

Forse un'attività sportiva invernale

Il Consiglio Direttivo sta seriamente esaminando la possibilità di effettuare qualche volo sportivo invernale, compatibilmente con le esigenze dei vari settori ed il lavoro burocratico-sociale da svolgere (corsi teorici, assemblee ed elezioni, riorganizzazione). Anche se in forma molto ridotta, auspichiamo una decisione positiva in modo che anche a Milano cominci finalmente qualche esperienza di volo d'onda.

Attività di volo

Il mese di ottobre ha permesso una scarsa attività di volo a causa del cattivo tempo. In novembre si sono avuti solo voli del Piper e qualche voletto di alianti, ma senza storia. Pertanto i risultati di questo ultimo mese di voli l'attività è stata ufficialmente chiusa il 15 novembre) sono limitati a qualche brevetto «C» ed a qualche passaggio.

Ecco il calendario:

3-10 Totali di 11 voli (7 sportivi). Nessun veleggiamento. Ultimo giovedì di attività (come da regolamento interno).

5-10 (Sabato). Vago e Fontana superano la prova pratica di brevetto. L'allieva Vona decolla a solista. Nessun veleggiamento.

6-10 (Domenica). Qualche veleggiamento di una certa consistenza. Arrivano da Linate il Gheppio (riparato) ed il Cat-20 (manutenzione). Vergani Walter compie il passaggio sullo Spillo. Totale di 75 traini.

12-10 (Sabato). Nessun veleggiamento. Passaggio della Grassi sul Cat-20 e di Pauli sul Gheppio. Decollo degli allievi Marzoli e Zanfroni.

13-10 (Domenica). Nessun veleggiamento. Passaggio di Brogginì sul Gheppio e di Brigliadori Leonardo sullo Spillo. Decollo dell'allievo Rossi.

26-10 (Sabato). Nessun veleggiamento. Totale di 17 voli.

27-10 (Domenica) C'è una certa animazione per via della gara di atterraggio di precisione che era in programma, ma che non si può fare per questioni burocratiche (mancata autorizzazione dell'Aero Club d'Italia, mancata iscrizione a calendario, divieto di usare i Canguri Ministeriali in competizioni). Comunque ormai la gente è venuta al campo, e poichè quando uno è in volo il men che possa fare ad un certo punto, è quello di atterrare, e poichè atterrare bene è meglio che atterrare male, tutti cercano di atterrare bene per vedere cosa potrebbe succedere in una gara del genere. Rasini, metro alla mano, ha fatto qualche misura; Galli, qualche conto, ad un articoletto (si veda *Notiziario*).

L'attività di novembre è stata ancor più limitata. Ecco infatti:

2-11 (Sabato). 4 voli del Piper.

3-11 (Domenica). 14 voli del Piper.

4-11 (Lunedì). Qualche volo.

9-17-23-24 novembre: sempre attività del Piper, che porta in volo gli allievi del corso «Bresso».

Venerdì 29 novembre: il cielo della Lombardia è cosparso di lenticolari. Zanetti, in volo con un apparecchio a motore, ci ha confermato l'esistenza di ondulatorie. Tutti i volovelisti, dal loro posto di lavoro o di studio, avranno certamente sognato, anche per un attimo, un traino a duemila metri... ed avranno deglutito amaro.

Un altro matrimonio

Non si sa se sia nata prima l'A.V.M. od il fidanzamento di Ercolino Addario. Sta di fatto che l'ultimo matrimonio della stagione è proprio il suo, ed è stata una gran festa. Tanti auguri, Ercolino, a te e consorte!



Se al matrimonio i tuoi traini sono 5720 e le ore di volo 1050, siamo pronti per le nozze d'argento con gli zero di riserva in tasca. Prosit!

Attività di volo 1957

Situazione 1/8 - 30/9

Alianti:

Traini sportivi n. 23	ore 13,54'
Traini didattici n. 500	ore 242,09'
Altri traini n. 48	ore 19,55'
Totale n. 571	ore 275,58'

Aerei a motore:

Traini sportivi n. 24	ore 3,29'
Traini didattici n. 499	ore 76,54'
Altri traini n. 56	ore 8,49'
Totale n. 579	ore 89,12'
Voli liberi sp. n. 32	ore 13,47'
Voli liberi did. n. 75	ore 16,44'
Altri voli n. 58	ore 7,10'
Totale n. 165	ore 37,41'

VOLI PER APPARECCHIO

Alianti:

I-CICI n. 147	ore 65,53'
I-AECC n. 141	ore 71,43'
I-AECK n. 118	ore 52,48'
I-AVMA n. 19	ore 13,14'
I-AVME n. 22	ore 14,12'
I-AVMH n. 70	ore 29,35'
I-AVMD n. 27	ore 10,01'
I-FIFA n. 28	ore 20,05'
Totale n. 571	ore 275,58'

Aerei a motore (traini):

I-AEGE n. 210	ore 29,05'
I-AEGF n. 369	ore 60,07'
Totale n. 579	ore 89,12'

Aerei a motore (liberi):

I-AEGE n. 12	ore 1,20'
I-AEGF n. 29	ore 3,09'
I-MINK n. 124	ore 33,12'
Totale n. 165	ore 37,41'

Tot. a vela voli n. 571 ore 275,58'

Tot. a mot. voli n. 744 ore 126,53'

Totale complessivo generale

Voli n. 1315 ore 402,51'

Totale dall'inizio dell'attività

Voli n. 5864 ore 1635,49'

I nuovi Urendo

Gli Urendo in costruzione sono tre, tutti coi flap, e dovrebbero portare le sigle AVMI, AVMJ, AVML. Rasini è a capo di tutti questi gruppi sportivi, e bisogna riconoscere che ci sa fare. Comunque il primo di questi Urendo ha già preso concrete forme, e si spera di vederlo volare presto, prima comunque (a detta di Rasini) dell'inizio della prossima stagione. Intanto si vede già la fusoliera del secondo e qualche altro pezzo...

Intanto il carrello dello Spillo è stato terminato, con possibilità di adattamento per l'Urendo. Selle speciali sono state approntate, tali da consentire un rapido e sicuro montaggio e smontaggio dell'aliante sul mezzo di recupero. Poiché l'Urendo è una delle macchine più

comode sotto questo aspetto, chissà che le lunghe ore dei recuperi non diventino più brevi, e che si possa rientrare ad orari decenti da un volo di distanza?

Questi maledetti quattrini

Giunti in questo periodo, come di consuetudine l'A.V.M. si trova in difficoltà finanziarie. I soci hanno volato, hanno fatto i debiti e... faticano a pagarli. Ricordiamo che l'A.V.M. non è un'azienda privata, con guadagni più o meno lautissimi. L'A.V.M. siamo noi, tutti noi, e perciò la dobbiamo finanziare, perché significa finanziare i nostri stessi voli dell'anno prossimo. Più tardi arrivano i quattrini, più tardi vengono pronte le macchine dalla revisione e più si deve faticare per volare.

Piccola storia dell'A. V. M.

Per esigenze di spazio, non abbiamo potuto continuare questa rubricetta nei due numeri precedenti, e ne chiediamo venia.

Nel numero 2 di «Volo a Vela» abbiamo visto come l'A.V.M. nel '48 abbia consolidato le sue speranze di una maggiore continuità di voli ottenendo l'accesso al campo di Bresso e la concessione in uso dell'Asiago (di proprietà ministeriale), primo aliante veleggiatore disponibile. Fu durante quell'anno acquistato anche il Cat-20. Le basi per un vero volo a vela furono così gettate e non mancarono i primi voli veleggiati: 11 minuti di volo! La cosa fece colpo, allora, poiché a quei tempi si chiamava volo a vela eseguire una strisciata con lo Zoegling oppure un lancio in quota di 1 minuto e 30 secondi con il

Cantù. Il tutto, beninteso, quando Giove pluvio, le autorità aeroportuali, le macchine ed i verricelli ed altri mille meccanismi sempre guasti lo permettevano.

In tale clima, quando il record di durata dell'A.V.M. fu appunto costituito da quegli undici minuti di volo, nacque l'idea del Pinocchio, nella mente sognatrice di quei simpatici esaltati, che ancora non sapevano cosa fosse una termica e già pensavano ad alianti da primato. Il Pinocchio, la cui progettazione risaliva al 1940 e che era stato iniziato poco dopo, esisteva allo stato di avanzata costruzione presso il C.V.V. Un gruppo di Aviemmistis, con a capo Riccardo Briigliadori, ne portò a casa lo scheletro acquistandolo per 700.000 lire, con l'intento di finirlo «in economia»,

BURRIFICIO



M I L A N O
VIA TIBALDI, 32 - TELEF. 8480708

FRATELLI LOCATELLI

mediante lavoro manuale di ciascun componente il gruppo ed i denari risparmiati sulle sigarette e sul cinema. Oggi certamente pochi si metterebbero in imprese del genere: allora fu normale, per via di quella passionaccia, di quella tenacia e di quel disperato ottimismo che avevano originato l'A.V.M. e che permisero di mettere in linea una macchina che a conti fatti costò quasi tre milioni.

Cominciò così il 1949. In gennaio si riunì la seconda Assemblea Generale dei Soci, che elesse il nuovo consiglio nelle persone di Bruno e Giulio Biasci, Vagni, Tognazzi, Galli, Brigliadori, Gambassi e Cattaneo Enrico. In aprile, con l'inizio dell'attività, i prime cinque soci poterono sostenere gli esami per il conseguimento dell'attestato «B» e furono i primi ad esserne

legittimamente in possesso. Con tutta probabilità Addario, Bergomi, Cattaneo Enrico, Prada e Rivolta Virginio furono anche i primi «B» ufficiali dell'Italia del dopoguerra.

Una svolta nella storia della giovane Associazione si ebbe nell'agosto di quell'anno, con la fusione dell'A.V.M. col Gruppo Volovelistico «Bruno Ceschina» dell'Aero Club Milano, da cui ne sortì una nuova associazione dal nome di «Associazione Volovelistica Milanese Bruno Ceschina dell'Aero Club Milano», denominazione tenuta fino allo scorso anno. Era insomma la vecchia A.V.M., che nella sua ansia di affermazione aveva assunto una fisionomia ufficiale, facendo il suo ingresso nell'ambiente aeronautico. Con questa trasformazione, che l'Assemblea approvò il 7 agosto 1949, l'A.V.M. poté usufruire del

Canguro assegnato all'Ae.C.M. e dei due Cantù già in possesso del precedente Gruppo Ceschina.

Per via di questa fusione l'A.V.M. trasferì la propria attività a Linate, dove però non tardarono a nascere le prime difficoltà con la terra di controllo, che mal tollerava la presenza del verricello in mezzo al campo e del relativo cavo con libratore attaccato. Come Dio volle però anche il 1949 giunse al termine, con il ragguardevole primato di 1936 lanci, 11 attestati «A» interni, 12 attestati «B» ufficiali, 6 «C» interni, ed i primi 5 traini aerei effettuati col nuovo Piper I-MINK, acquistato da un ennesimo gruppo di soci. Il totale dei voli dalla fondazione è di 3779 lanci a verricello oltre ai cinque traini aerei di cui sopra.

CI VENGONO A GUARDARE

I primi anni della nostra attività, noi vecchi dell'AVM, ci trovavamo al campo in una ventina di persone al massimo, ed era il nostro un colloquio, non sempre casto ed ortodosso, col cavo del verricello, le nostre due o tre macchine, (sì, lo Zoegling era proprio una «macchina per volare» nel senso leonardesco) ed il gran cielo sovrastante. Attorno, nessuno o

quasi, se si prescinde dal raro passante, dai due agenti del Dazio (parlo di Linate) e dagli abitatori del baracchino all'ingresso, cui ogni tanto faceva visita per via aerea un precursore del corso kamikaze.

La nostra amicizia era rude e profonda nell'intimo, ma superficiale nel dettaglio: la vita privata, i parenti, il lavoro dei nostri amici

LA RIVISTA DEL PILOTA

AVIASPORT

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

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

SAILPLANE and GLIDING

ORGANO UFFICIALE DELLA BRITISH GLIDING ASSOCIATION

La Rivista dei Volovelisti Inglesi

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

era per noi una specie di nebulosità, dalla quale usciva chi voleva e quando voleva. Vita di studenti, di modesti lavoratori la nostra, che ci spostavamo a piedi in tram in bicicletta, che andavamo al cinema rionale una volta al mese tutti assieme per sfottere i "Falchi della Birmania" et similia, e che si ragionava in biglietti da cento.

Adesso che le nostre cellule si sono rinnovate quasi due volte, se ci pensiamo bene, siamo diventati gli "americani" di noi stessi, con i nostri aeroplani moderni, le nostre automobili, ed i nostri biglietti da mille e da diecimila (magari di debito). E sul campo molte cose sono cambiate. Non voglio elucubrare se in meglio od in peggio, ma voglio considerare un fenomeno nuovo, un fenomeno che suggerisce molte idee circa l'evoluzione dei tempi ed il trascorrere degli anni.

Parlo della gente, che viene al campo per vederci volare. Sulla linea di volo è raro pensare a cose di questo genere, perché ognuno va per i fatti suoi: ma dopo il volo, nella fase finale, il pilota ha da qualche anno la percezione viva di atterrare tra due ali di gente. Sul campo non siamo più soli, sotto il grande cielo penseroso. E questo fatto rientra nel fenomeno più generale che prende il nome di coscienza aeronautica: bene o male, per sfottere o per ammirare, questa gente viene sul nostro terreno e se ne sta col naso per aria lunghe ore (tranne alcuni, che, accoppiatisi opportunamente, hanno tendenza all'introspezione).

Tutto ciò è bene, poiché considerando la situazione nel suo aspetto generale, non si può scindere il progresso aeronautico dalla coscienza aeronautica di un popolo, coscienza che prende spunto anzitutto dalla conoscenza, ovvero dalla non ignoranza in argomento. Nel 1920 si pensò bene di abolire l'Aeronautica Italiana, perché ritenuta genere voluttuario dai governanti di allora, e nel 1957 si è diviso Bresso in tanti lotti da costruzione: lo stesso ceppo di ignoranza ed inconcepibile cretinismo che si propaga ancora al tempo dell'era atomica, del bombardamento transcontinentale, del trasporto aereo massivo. Orbene, tornando alla nostra gente ai limiti della pista, che una

volta non c'era, sono sicuro che vuol dire qualcosa di buono, anche se è troppo poco per il momento. Ma io questa gente la sorvolo con riconoscenza ed affetto.

Anche la nostra grande famiglia, "americanizzata" come dicevo prima, è presente molto di più sul campo, con partecipazioni gentili e graditissime. Le spose dei nostri piloti, la folta schiera delle nostre ammiratrici, lo schiamazante nucleo dei pargoli, conferiscono uno spirito meno eroico ma veramente simpatico e "progressivo" alla nostra vita campale. Anche qui mi mordo la lingua per non partire in polemica con gli isolazionisti del volo, che tanto male fanno alla nostra aviazione, e mi contento di compiacermi con lo spirito da week-end che ci contorna. Signori, attenti ai piloti da week-end!

Per concludere, cito una categoria nuovissima, ma già perfettamente conglobata nel nostro ambiente: i genitori dei nostri allievi. Alcuni hanno preso a frequentare il campo la domenica, altri vengono a riprendere il figliolo dopo la giornata di attività, e domandano all'istruttore come va, come si comporta quel buonannulla del loro ragazzo, loro sì che ai loro tempi erano in gamba, ecc. ecc. Roba mai vista e, ragazzi, commovente. Se la nostra scuola è giunta a questo, il nostro sforzo di insegnar la vita attraverso il volo, e non il volo puro e semplice, non è stato vano. Anche questa è coscienza aeronautica, sapete? Anche queste piccole cose e fatti di famiglia, questi contatti umani, questa comunione di intenti, questa aderenza alla vita comune. Sono i genitori di Diesing, di Vago, di Lachelli, di Brambilla, della Vona, di Mosconi, di tutti i nostri ragazzi, i nostri migliori collaboratori nel piano didattico, e di fronte a loro noi vecchi cerchiamo di non tradire la loro fiducia ed il loro mandato. Anche perché, attraverso i loro figlioli, essi cercano di ottenere, come tutti i genitori, quelle gioie che le necessità della vita ha loro negato: vero papà Mosconi, volovelista del 36? Se avrà fede e fortuna, tuo figlio andrà più in alto e più oltre di te: e tu ce l'hai affidato per questo.

GIORGIO M. FRAILICH

AFONIE, TONSILLITI, FARINGITI,
LARINGITI, ANGINE, STOMATITI

ALUCTYL

Sedativo e decongestivo delle mucose
e delle corde vocali



ALUCTYL

PROFILASSI E TRATTAMENTO DELLE
AFFEZIONI DELLA BOCCA E DELLA GOLA

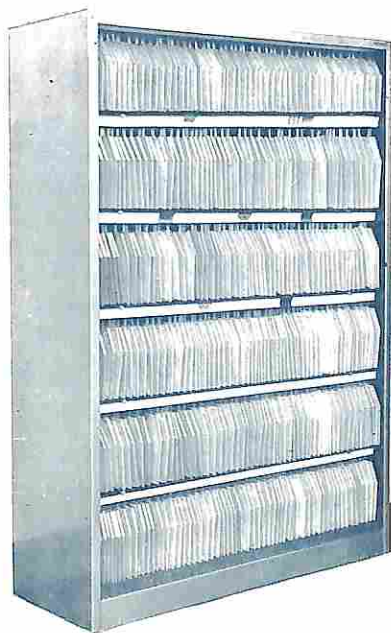


DOSI: 3 - 4 compresse ogni ora



Preparazione e Vendita per l'Italia:

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



“SANCAR,,

la nuova
classificazione
adatta per
ogni ufficio

S. p. A. *C. Valantè*

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

ROMA - Largo Spinelli, 5
Telefono 865.629

METEOR s. p. a.

COSTRUZIONI AERONAUTICHE

TRIESTE - VIA MILANO 2 - TEL. 23829

MONFALCONE - AEROPORTO - TEL. 2596

ROMA - VIA DALMAZIA 29 - TEL. 850301

Costruisce :

gli alianti da scuola ed allenamento

monoposto MS 30 "PASSERO,,

biposto MS 31 "FALCO MONTANO,,

monoposto MT 1 "FALCHETTO,,

i velivoli trainatori

METEOR FL 54 da 90 HP

METEOR FL 55 da 125 HP

i verricelli per lancio alianti

METEOR tipo "DOLOMITI,, 160 HP
a doppio tamburo ed a cambio di velocità
idraulico ed automatico

E TUTTI GLI ACCESSORI PER IL VOLO A VELA :

- ganci di traino
- ganci baricentrali automatici
- cavi in perlon e nylon
- spezzoni a rottura prestabilita
- cavi da verricello
- paracaduti da recupero cavi
- strumenti per alianti