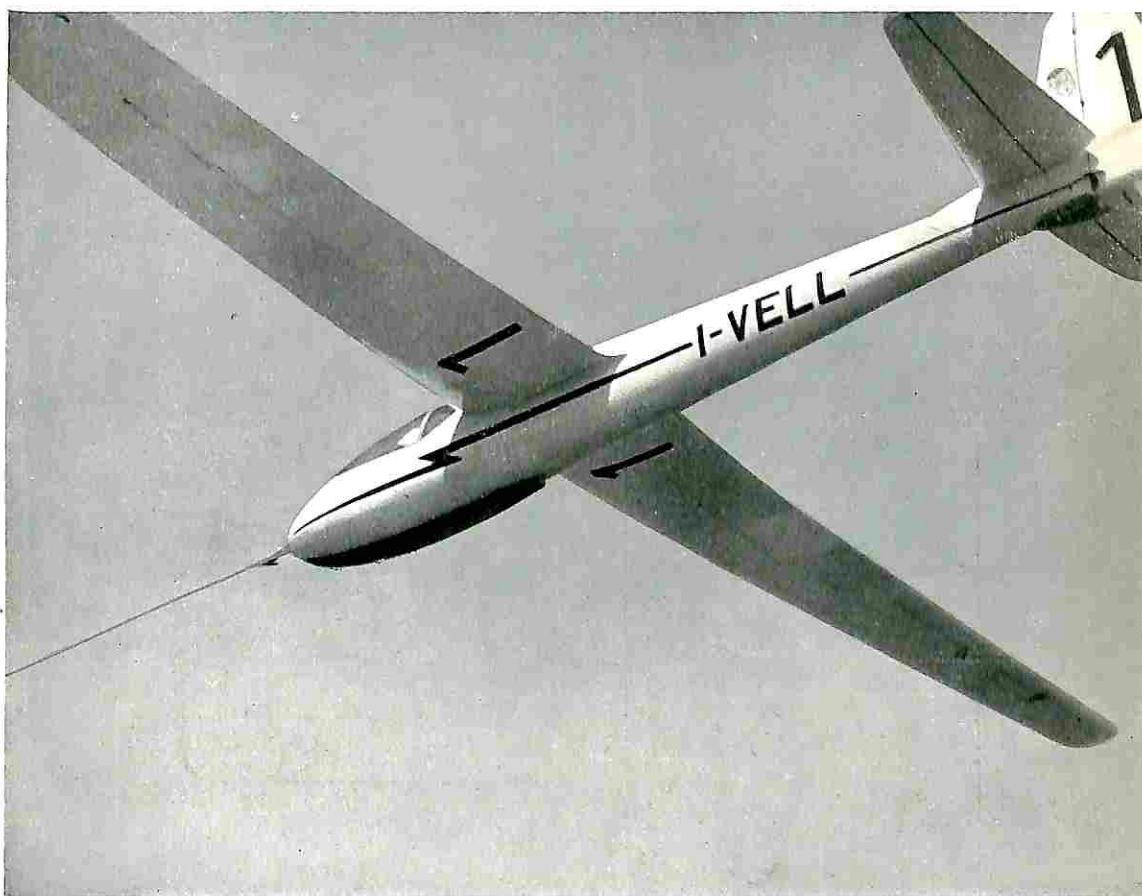




Volo a Vela

PERIODICO DEI VOLOVELISTI ITALIANI



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

Volo a Vela

PERIODICO DEI VOLOVELISTI ITALIANI
Pubblicazione bimestrale

Ann. 3° Numero 16

Agosto 1959

COMITATO REDAZIONALE

Redattore Capo: *Giancarlo Sabaini* - Redattori: *Plinio Roresti, 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

Estero il doppio

Abbonamento sostenitore L. 2000

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

SOMMARIO

E. VENTURI - RIETI 1959 - <i>La battaglia degli iconoclasti</i>	pag. 2
G. EVANGELISTI - «Castello dei Falchi» <i>partono gli alianti</i>	» 12
NOTIZIARIO	» 15
VITA DEI GRUPPI	» 20

In copertina: Il C.V.V. B Bonaventura del Centro Italiano di Volo a Vela, in volo durante una prova del «Trofeo Bonomi 1959» (foto E. Venturi).

OTTIMA NAZIONALE

La quantità della flotta volovelistica nazionale fluttua da anni attorno ai cinquanta pezzi. Non è ancora entrato in linea qualche prototipo o appena cancellata dalla lista degli aggravati qualche macchina convalescente di gravi malanni che, sinistra come la folgore, arriva la segnalazione di una nuova scassatura. Non si è ancora asciugato l'inchostro del segno + che, a cuor dolente, bisogna mettersi a far l'inesorabile sottrazione: quando va bene, è soltanto una lunga invalidità temporanea.

Ma ciò che rinsalda la fede dei volovelisti e che conforta chi accanto ad essi lavora è la straordinaria — ci sia concessa — messe di risultati che ogni anno le gare nazionali consentono di cogliere.

Non è giusto non tenere in parallelo entità della flotta e risultati. Questi trovano migliore, anzi, esatta considerazione proprio nel raffronto. E non già per facile consolazione, ma perchè chi agisce e conquista in povertà di mezzi merita non solo mezzi maggiori ma anzitutto stima e ammirazione.

Non ci dispiace, pertanto, che tale stima da oggi, 1959, dopo la partecipazione ed il sacrificio degli ospiti, ci venga anche dall'estero.

E' stato scritto che i nostri chilometri valgono più di quelli polacchi o francesi: ci associamo poichè il paragone è di grande valore tecnico-morale. Tanto grande da permettere una conclusione. Gli uomini ci sono: non in folta schiera malauguratamente, ma ci sono. Se essi rappresentano l'umano prodotto di una scuola sana e seria, l'avvenire e le fortune più grandi del volovelismo italiano sono ancora nella scuola e nei suoi capisaldi: capacità degli istruttori, uniformità nei programmi e disciplina ad ogni costo.

La natura orografica del Paese, inoltre, rende dura la preparazione dei piloti: grande vantaggio; esattamente lo stesso che ha permesso al giovane Leonardo Brigliadori, uscito senza ripetizioni all'estero da quella scuola italiana che ci auguriamo prosegua nella sua missione col rispetto dei principi che abbiamo fissato, di diventare campione italiano a poco più di vent'anni. Questo pilota, del quale conosciamo ed apprezziamo le doti di modestia e di disciplina, non mancherà di dare altre soddisfazioni: come è certo avvenga per chi, nel mondo del dilettantismo sportivo, viva attivamente dopo aver assimilato totalmente ciò che i canoni didattici prescrivono.

A conferma della serietà richiesta per accostarsi alle discipline aviatorie.

La Redazione



RIETI 1959

LA BATTAGLIA DEGLI ICONOCLASTI

di ENRICO VENTURI

Maratonà, Canne, Lepanto, La Marna, Stalingrado. Le svolte decisive nella storia della umanità portano tutte il nome del teatro di una battaglia. Se un giorno si farà la storia del volo a vela italiano, Rieti rimarrà legata, col millesimo del '59, ad una battaglia avente tutti gli aspetti e le conseguenze di una rivoluzione.

Schieramento forze all'ora zero.

Uomini: i due primi « C » d'oro italiani; il campione difensore del titolo e detentore del più prestigioso record nazionale; cinque o sei istruttori in attività; due piloti stranieri, uno dei quali di statura fuori classe. In totale una dozzina di « qualificati » per la vittoria, su 25 concorrenti.

Macchine: due Bréguet (901 e 905), due Bonaventura, uno Skylark, l'Eolo, lo Spillo ed un M 100, a dominare una torma di Passero e di Canguro con tre Urendo in quarantena di osservazione.

Ciak! Azione!

Rullo di tamburi, salve di moschetteria dai tre ranghi, polverone; alla ba-jo-net-ta! Sfilano le barbe di Goodhart e di Ferrari, bruciacchiate dal fuoco di mille battaglie, sfila Mantelli, il « grognard » della Beresina, sfilano gli stivaloni da Feldwebel del Briglia senior, sfila l'aristocratico Pronzati sull'aristocraticissimo Eolo, sfila il frigio Marsat, rinzalzato dal valoroso Le Luc che ne raccoglierà

il fucile, sfilano altri prodi. Carrellata in coda: Giancarlo Silva e Leonardo Briigliadori, i due tamburini, vanno all'attacco lanciandosi noccioli di ciliege.

Atto terzo, scena tre. Il generale Nannini appunta enormi medaglie sui petti del Briigliadori, cui il sole in quota e la barba di sei giorni hanno attenuato ma non cancellato l'aspetto virgineo di primo della classe, e del Silva, presentatosi alla premiazione in dimensioni quasi più grandi del naturale.

Dissolvenza: sfilano le barbe di Goodhart e di Ferrari; il grognard della Beresina; gli stivaloni del Riccardo; l'Eolo di Pronzati; sfilano Marsat zoppicante e Le Luc imbronciato; sfilano tutti gli altri « poilus », mentre i volti sbarazzini del Leonardo e del Giancarlo si inquadrano in primo piano. Sul fondo il tricolore sventola, la Patria turrata, in pettinatura un po' démodée sorride benedicendo. Sfumate, lontano, le ombre di Garibaldi, di Mazzini, del Conte Camillo Benso di Cavour e del Re Galantuomo. Inquadratura di incudini, cornucopie, aratri, vanghe, ingranaggi. Cartiglio: « i contraffattori saranno perseguiti a norma di legge ». Luce.

La Giuseppa fa sfollare gentilmente il locale; l'altoparlante gracchia: « il capitano Venturi in Direzione! ». L'ing. Chetta si avvia cogitabondo verso la palazzina, nel certo presagio dell'ennesimo reclamo.

E siamo alle porte dei mondiali 1960.

* * *

Ma qui stiamo passando a meditare sulle conclusioni prima ancora di aver narrato le fasi della battaglia. Vediamo di cavarcela rapidamente, lasciando che i protagonisti raccontino poi in altra parte ed in prima persona i dettagli delle loro gesta (*).

Sabato 18 luglio. - Lo storiografo arriva in 600 da Milano. Ha mangiato tagliatelle a Bologna, preso un caffè a Riccione e fatto pipì a Nocera Umbra. Scusate i dettagli di cronaca ma credo bene che uno storiografo valga una Callas. Ore 9 primo briefing personale del gen. Nannini allo storiografo, sull'organizzazione e funzionamento servizi stampa. Poi giornata libera per tutti.

Domenica 19 luglio. - Ore 17 sgombrò dei vialetti per libero accesso macchine varie. recanti Autorità assortite. Discorsi delle medesime, promesse, impegni, rivista apparecchi e foto. Tramonto.

Lunedì 20 luglio. - Briefing alle 10. Venti da 1° quadrante, cumulastrì e cielo quasi sereno. Annuncio 1° prova. Tema:

VELOCITA' RIETI-NOCERA UMBRA E RITORNO, km 152.

Goodhart vince a mani levate, unico a doppiare il pilone. Tre ore andata (contro vento) e un'ora ritorno. Arrivo sparato. Dato che la prova è stata compiuta da un solo concorrente, viene trasformata in distanza libera e porta alla classifica di cui alla tabella I. Dopo Goodhart il migliore è stato Piludu, atterrato a brevissima distanza da Nocera. Un po' più in dietro Ferrari e poi altri sei (Morelli, Cattaneo, Campari, Zoli, Silva e Pronzati) planati sul campo di Foligno.

CLASSIFICA DELLA 1ª PROVA

Velocità andata e ritorno trasformata in distanza su rotta prefissata

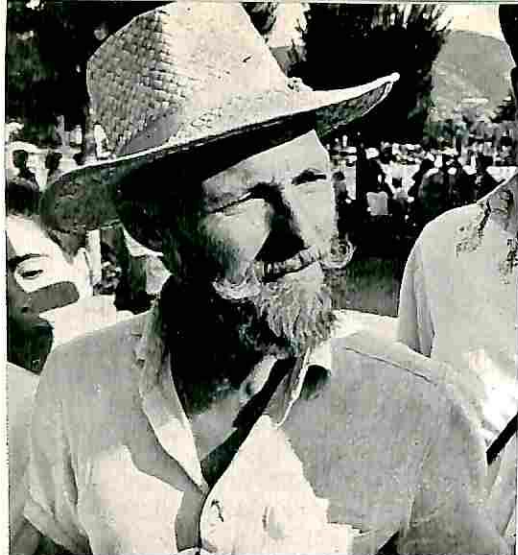
	<i>km percorsi</i>	<i>punti</i>
1 Goodhart	152	1000
2 Piludu	72	474
3 Ferrari	62	408
4 Morelli Piero	58	382
5 Campari	58	382
6 Cattaneo	58	382
7 Zoli	58	382
8 Silva	58	382
9 Longaretti	44	289
10 Fongoli	27	0
11 Mantica	22	0
12 Morelli Alberto	16	0
13 Grassi Jolanda	8	0
14 Tomasina	8	0
15 Brigliadori L.	8	0
16 Vergani	7	0
17 Pronzati		0
18 Fanoli		0
19 Mantelli		0
20 Vella		0
21 Monguidi		0
22 Vitelli		0
23 Brigliadori R.		0
24 Marsat		0
25 Rasini		0

I CONCORRENTI

<i>num. iscriz.</i>	<i>pilota</i>	<i>aliante</i>	
1	Vitelli	C.V.V. 8	I-VELL.
2	Morelli A.	M. 100	I-LOTI
3	Piludu	« Canguro »	I-AECU
4	Ferrari	« Skylark »	I-CARA
5	Mantelli-Pad.	« Canguro »	VV-5
6	Silva	« Canguro »	I-AEIG
7	Pronzati	« Eolo »	I-BIGI
8	Fanoli	« Canguro »	I-AECM
9	Marsat	Br. 901	F-ZWVV
10	Tomasina	« Urendo »	I-AVMI
11	Longaretti	« Passero »	I-FOLB
12	Zoli	« Urendo »	I-RAIA
13	Vella	« Passero »	I-FOLE
14	Grassi Jol.	« Passero »	I-FOLC
15	Rasini	« Spillo »	I-AVME
16	Mantica-Mart	C.V.V. 8	I-MCPV
17	---		
18	Morelli P.	« Passero »	I-FOLM
19	Brigliadori L.	« Urendo »	I-AVMH
20	Campari-Ang.	« Canguro »	I-AECD
21	Brigliadori R.	« Canguro »	I-AECC
22	Vergani	« Canguro »	I-AECC
23	Goodhart	Br. 905	F-CCIE
24	Monguidi	« Canguro »	I-ADRE
25	Cattaneo	« Canguro »	I-AEIF
26	---		
27	Fongoli	« Passero »	I-FOLD

Martedì 21 luglio. - Meticolosi preparativi del Fauvette di Goodhart, seguiti con sospettosa meraviglia dagli altri concorrenti stregati dal sortilegio della fatata barba di rame. Brie-

(*) Le interviste ai vincitori delle prove, verranno pubblicate nei prossimi numeri.



Tony Goodhart con la sua « fatata barba di rame ».

ving alle 11. Venti sempre dal settentrione. Si decolla per la seconda prova:

DISTANZA LIBERA

Rotte unanimi per Sud, a favore di vento, con scroscio di temporali lungo la strada. Vince Mario Cattaneo con 273 km, atterrato sulla direttrice di Potenza, seguito da Brigliadori Leonardo che comincia ad emergere dal buco della prima prova e da Silva che passa al 3° posto in classifica. I primi cinque, vedi tabella, hanno superato i 200 km. L'incantesimo di Goodhart è rotto, anche se conserva il primo posto; è giunto 8° con 192 km ed ha scassato un'ala atterrando. Scassato anche il Passero di Fongoli, mentre Vella, trasforma il suo in cigno ed approda, novello Lohengrin, sulle rive di un laghetto.

Mercoledì 22 luglio. - Giornata di ricuperi. Goodhart arriva e prosegue per Aix en Provence, con carrello ed équipe, impegnato in una romantica e disperata randonnée. Vuole ottenere il cambio dell'ala e rientrare in tempo per proseguire le prove.

Il pomeriggio segna burrascosi scambi di vedute fra i giornalisti locali e lo storiografo, provvisoriamente addetto ai servizi stampa, e nuovi briefing personali del gen. Nannini sull'argomento. Covano nell'ombra i problemi dell'impiego in condominio dei telefoni e della Giuseppa, fra Direzione Gara, Commissione sportiva e Servizi Stampa.

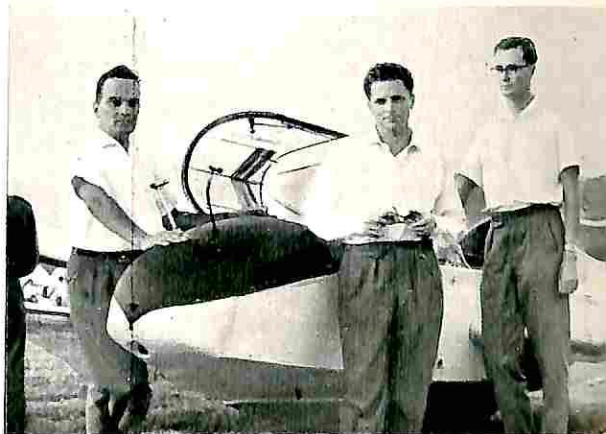
Sono cominciati anche i guai per Chetta,

investito dal primo reclamo. E' il buon Pronzati che si è visto neutralizzare il piccolo gruzzolo di punti della prima gara, per essere stato costretto da circostanze di vera forza maggiore ad effettuare il ricupero via aerea. Cuore o regolamento di gara? La C.S. decide per il regolamento.

CLASSIFICA DELLA 2° PROVA

Distanza libera

	km. percorsi	punti
1 Cattaneo M.	273	1000
2 Brigliadori L.	213	780
3 Silva G.	212	777
4 Mantelli A.	209	766
5 Fanoli E.	209	766
6 Vergani W.	194	711
7 Brigliadori R.	193	707
8 Goodhart T.	192	703
9 Zoli A.	183	670
10 Mantica U.	183	183
11 Morelli A.	172	630
12 Pronzati A.	146	535
13 Piludu F.	146	535
14 Vitelli R.	146	535
15 Marsat P.	137	502
16 Rasini C.	130	476
17 Longaretti P.	119	436
18 Tomasina F.	112	410
19 Monguidi C.	101	370
20 Grassi J.	94	344
21 Fongoli G.	90	330
22 Ferrari G.A.	85	311
23 Morelli P.	85	311
24 Campari L.	77	282
25 Vella E.	30	0



L'équipe del « Kranik III » inviato dal DFS per rilevamenti meteo durante la gara.

Classifica generale dopo la 2^a prova

1	Goodhart T.	punti	1703
2	Cattaneo M.	»	1382
3	Silva G.	»	1159
4	Zoli A.	»	1052
5	Piludu F.	»	1009
6	Brigliadori L.	»	780
7	Fanoli E.	»	766
7	Mantelli A.	»	766
9	Longaretti P.	»	725
10	Ferrari G.A.	»	719
11	Vergani W.	»	711
12	Brigliadori R.	»	707
13	Morelli P.	»	693
14	Mantica U.	»	670
15	Campari L.	»	664
16	Morelli A.	»	630
17	Pronzati A.	»	535
17	Vitelli R.	»	535
19	Marsat P.	»	502
20	Rasini C.	»	476
21	Tomasina F.	»	410
22	Monguidi C.	»	370
23	Grassi J.	»	344
24	Fongoli G.	»	330
25	Vella E.	»	—

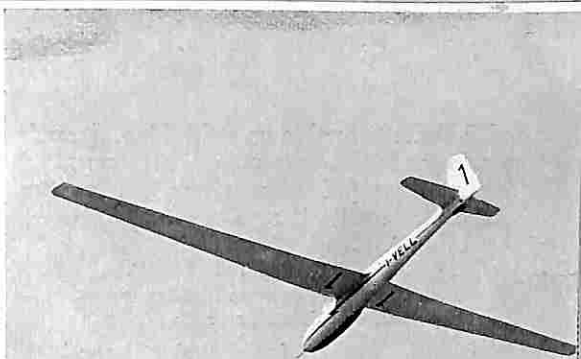
Giovedì 23 luglio. - Sono ultimati i rientri. Manca solo Goodhart, ancora in corsa a mangiare miglia come Phileas Phogg. Briefing alle 10. Decisione terza prova, tema:

VELOCITA' RIETI-CAPUA, km 183.

Venti ancora da settentrione. Partenza alle 12. La meta viene raggiunta soltanto da Leonardo Brigliadori e la gara è ancora una volta trasformata in prova di distanza. Silva non individua l'aeroporto ed atterra ad appena 5 chilometri dal traguardo finale. Terzo è Ferrari con 170 km. Per gli altri vedi tabella. In classifica conduce Cattaneo, seguito da Silva, da Piludu e da Leonardo Brigliadori. I quattro giovani in testa.

Venerdì 24 luglio. - Giornata di recuperi. Rientra anche Goodhart dalla sua « sleeveless errand ». Ha una fiammante nuova ala rossa

Dall'alto:
 Il CVV 8 del Centro di Volo a Vela di Rieti pilotato da Vitelli.
 L'Eolo di Pronzati
 L'Urendo di Zoli
 Lo Skylark di Ferrari, recente acquisto dell'Aero Club di Modena.



ed il Fauvette sembra un Arlecchino. Seconda grana per la C.S. A termini di regolamento il Fauvette non può essere ri ammesso in gara. Ancora una volta il regolamento prevale sul

CLASSIFICA DELLA 3^a PROVA
Velocità sul percorso Rieti-Capua
 trasformata in distanza su rotta prefissata

	km percorsi	punti
1 Brigliadori L.	183	1000
2 Silva G.	178	973
3 Ferrari G.A.	170	929
4 Vergani W.	165	902
5 Piludu F.	159	869
6 Vitelli R.	159	869
7 Fanoli E.	154	842
8 Campari L.	148	809
9 Cattaneo M.	146	798
10 Mantelli A.	146	798
11 Morelli P.	141	770
12 Pronzati A.	127	694
13 Mantica U.	118	645
14 Morelli A.	83	454
15 Grassi J.	78	426
16 Zoli A.	76	415
17 Longaretti P.	62	339
18 Rasini C.	61	333
19 Brigliadori R.	61	333
20 Tomasina F.	10	0
21 Marsat P.	10	0
22 Monguidi C.	0	0

Classifica generale dopo la 3^a prova

1 Cattaneo M.	punti	2180
2 Silva G.	»	2132
3 Piludu F.	»	1878
4 Brigliadori L.	»	1780
5 Goodhart T.	»	1703
6 Ferrari G.A.	»	1648
7 Vergani W.	»	1613
8 Fanoli E.	»	1608
9 Mantelli A.	»	1564
10 Campari L.	»	1473
11 Zoli A.	»	1464
12 Morelli P.	»	1463
13 Vitelli R.	»	1404
14 Mantica U.	»	1315
15 Pronzati A.	»	1229
16 Morelli A.	»	1084
17 Longaretti P.	»	1064
18 Brigliadori R.	»	1040
19 Rasini C.	»	809
20 Grassi J.	»	770
21 Marsat P.	»	502
22 Tomasina F.	»	410
23 Monguidi C.*	»	370

* Ritirato

cuore. Generosa insurrezione di tutti i concorrenti i quali, sobillati dallo storiografo, sottoscrivono unanimi una nobile petizione in favore del collega straniero, sed frustra. Non prevalebunt! Goodhart accetta tuttavia di proseguire fuori gara, ma come vedremo, la montagna sarà per lui ancora più spietata del Chetta.

Sabato 25 luglio. - Condizioni meteo sfavorevoli per fronte freddo in arrivo. Sfavorevole anche il Codice della Strada ai recuperi domenicali. Quindi riposo. Rasatura di barbe arretrate, pediluvi e svaghi vari con ripresa televisiva.

Domenica 26 luglio. - Venti ancora da settentrione. Decise partenze quarta prova: Tema:

DISTANZA SU ASSE RIETI-POTENZA

Roccolo di alianti sul cumulo gigante dei laghetti e sgocciolio di fughe in cadenza. Marsat, febbricitante per una infezione, cede il Bréguet al suo capo équipe Le Luc, che parte fuori gara. Lo Spillo di Rasini si incaponisce come un mulo e ripiomba per tre volte alla stalla.

La gara conta due vincitori ex-aequo: Leonardo Brigliadori e l'equipaggio Mantica-Martini, con atterraggio sullo stesso prato a Sicignano in Campania. Con i 271 km odierni Mantica ha battuto il record nazionale di distanza in biposto. Terzo questa volta è Ferrari che, con 262 km, sta autorevolmente rimontando in classifica dalla 10^a posizione dopo la 2^a giornata. Continuerà la marcia sgranocchiando un posto ad ogni gara ma non farà più in tempo ad attaccare i primi due. Piero Morelli sta facendo miracoli con il suo Passero, mentre la rivelazione Piludu continua le sue ottime prestazioni. Seguono Mantelli-Padova e Silva, tutti con più di 200 km.

La gara odierna ha battuto il record degli scassi. Goodhart (km 172) e Le Luc (km 174) danneggiano abbastanza seriamente i loro Bréguet e spariscono definitivamente dalla scena della competizione. La montagna è stata inesorabile con gli stranieri. Anche Fanoli riduce in pezzi il suo Canguro e passa alla squadra recuperi.

In testa alla classifica Silva, Piludu e Brigliadori. Cattaneo ha perso quota e non rientrerà più nel gruppo.

CLASSIFICA DELLA 4ª PROVA

Distanza su asse Rieti-Potenza

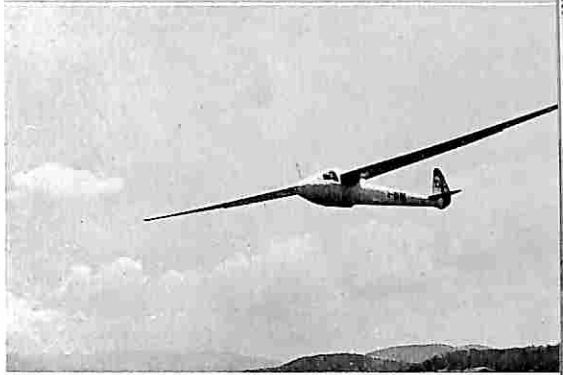
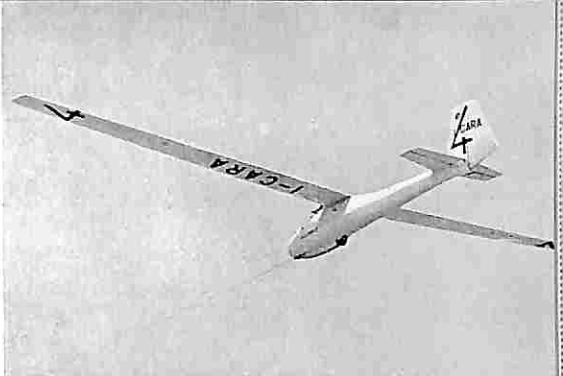
	km percorsi	punti	
1	Brigliadori L.	271	1000
1	Mantica-Martini	271	1000
3	Ferrari G.A.	262	967
4	Morelli P.	257	948
5	Piludu F.	253	933
6	Mantelli-Padova	209	771
7	Silva G.	205	756
8	Vergani W.	177	653
9	Cattaneo M.	155	572
10	Morelli A.	147	542
11	Tomasina F.	109	402
12	Campari-Angiolini	99	365
13	Grassi J.	99	365
14	Brigliadori R.	74	273
15	Longaretti P.	73	269
16	Pronzati A.	58	214
17	Vitelli R.	49	0
18	Fanoli E.	34	0
19	Zoli A.	26	0
20	Rasini C.	0	0
21	Goodhart T.	172	0
22	Le Luc. T.	174	0

Classifica generale dopo la 4ª prova

1	Silva G.	punti	2888
2	Piludu F.	»	2811
3	Brigliadori L.	»	2780
4	Cattaneo M.	»	2752
5	Ferrari G.A.	»	2615
6	Morelli P.	»	2411
7	Mantelli-Padova	»	2335
8	Mantica-Martini	»	2315
9	Vergani W.	»	2266
10	Campari-Angiolini	»	1838
11	Goodhart T.*	»	1703
12	Morelli A.	»	1626
13	Fanoli E.*	»	1608
14	Zoli A.	»	1467
15	Pronzati A.	»	1443
16	Vitelli R.	»	1404
17	Longaretti P.	»	1333
18	Brigliadori R.	»	1313
19	Grassi J.	»	1135
20	Tomasina F.	»	812
21	Rasini C.	»	809
22	Marsat P.*	»	502
23	Monguidi C.*	»	370
24	Fongoli G.*	»	330
25	Vella E.*	»	—

* Ritirato

Lunedì 27 luglio. - Solita giornata di ricupero di commenti e di minuscole beghe.



Dall'alto: Lo Skylark III a traino.
 Lo Spillo di Rasini sta atterrando.
 Il Breguét 905 Fauvette di Tony Goodhart in volo.
 Lo stesso si prepara per la seconda prova.

Martedì 28 luglio. - Briefing alle 11. Condizioni meteo favorevoli ad un cambio di menu. Viene quindi decisa una prova di

VELOCITA' SU TRIANGOLO, km 102.370

Partenza e arrivo a Rieti, con piloni a Piedipaterno e Sangemini. Le condizioni meteo, in progressivo miglioramento nelle prime ore pomeridiane, stano gli alianti dalla Kappa sui costoni del Terminillo e consentono l'avvio sulla rotta. Mantelli, in coppia con Padova, si fa luce sul lotto dei concorrenti e vince, inseguito a poco più di 3' da Brigladori Leonardo. Terzo Pronzati che fornisce la prova migliore del suo ciclo, nella gara forse più adatta al suo mezzo ed al suo temperamento. Ferrari al 4° posto scavalca in classifica Cattaneo che, avendo forse voluto correre troppo, si è arenato nelle secche delle Marmore. Silva, giunto 5°, è ancora primo in classifica ma questa volta anziché il gregario Piludu ha alle spalle il Leonardo. Su 19 partiti il circuito è stato chiuso da ben 14 concorrenti. Longaretti, dopo una gara sagace e paziente, è costretto ad atterrare a 2 km dal traguardo. Jella,

CLASSIFICA DELLA 5° PROVA

Velocità sul percorso triangolare

Rieti-Piedipaterno-Sangemini-Rieti di Km. 102,370

	tempo impiegato	velocità km/ora	punti
1 Mantelli-Padova	1 ^h 53'57"	53,902	1000
2 Brigladori L.	1 ^h 57'17" ⁵	52,366	980
3 Pronzati A.	1 ^h 58'51" ¹	51,678	970
4 Ferrari G.A.	2 ^h 02'21" ⁶	50,198	949
5 Vitelli R.	2 ^h 10'58" ⁷	46,893	904
5 Silva G.	2 ^h 11'02"	46,875	904
7 Campari-Angiol.	2 ^h 14'06" ⁶	45,799	889
8 Morelli A.	2 ^h 19'29" ⁹	44,030	865
9 Vergani W.	2 ^h 23'22" ²	42,842	849
10 Morelli P.	2 ^h 30'30" ⁶	40,809	821
11 Brigladori R.	2 ^h 36'16"	39,306	800
12 Mantica-Martini	2 ^h 42'96"	37,891	781
13 Piludu F.	2 ^h 49'31" ⁸	36,231	758
14 Zoli A.	3 ^h 07'25"	32,773	711
15 Longaretti P.	—	—	206
16 Cattaneo M.	—	—	179
17 Grassi J.	—	—	0
18 Tomasina F.	—	—	0
19 Rasini C.	—	—	0

Classifica generale dopo la 5° prova

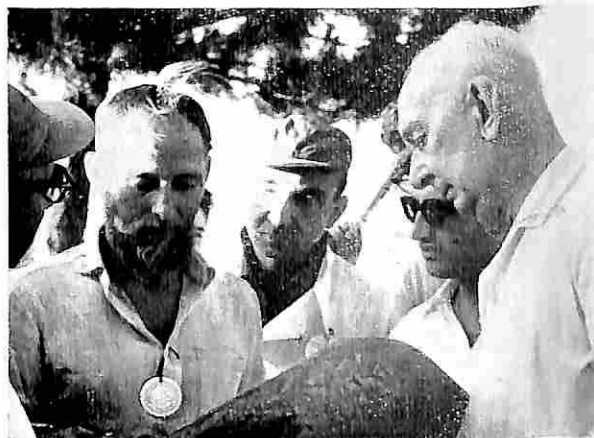
1 Silva G.	punti	3792
2 Brigladori L.	»	3760
3 Piludu F.	»	3569
4 Ferrari G.A.	»	3564
5 Mantelli-Padova	»	3335
6 Morelli P.	»	3232
7 Vergani W.	»	3115
8 Mantica-Martini	»	3096
9 Cattaneo M.	»	2931
10 Campari-Angiolini	»	2727
11 Morelli A.	»	2491
12 Pronzati A.	»	2413
13 Vitelli R.	»	2308
14 Zoli A.	»	2178
15 Brigladori R.	»	2113
16 Goodhart T.*	»	1703
17 Fanoli E.	»	1608
18 Longaretti P.	»	1539
19 Grassi J.	»	1135
20 Tomasina F.	»	812
21 Rasini C.	»	809
22 Marsat P.*	»	502
23 Monguidi C.*	»	370
24 Fongoli G.*	»	330
25 Vella E.*	»	—

* Ritirato

Mercoledì 29 luglio. - Ricuperi. Fronte freddo in arrivo. Riposo. E' giunto Lepadse dalla Francia e compie dei « vols d'essai » sull'Urendo, sullo Spillo, sull'M 100 e sull'Eolo.

Giovedì 30. - Giornata di osservazione e di attesa. Si spia la possibilità di effettuare la gara speciale di velocità su Loreto, per il tro-

Walter Georgii segue attentamente la descrizione di una prova di Tony Goodhart.





Lepans si accinge a provare l'Urendo.
Sotto. L'equipe del Breguét 901.

feo « Virgo Lauretana ». Prova prestigiosa anche per il simbolico traguardo e per la conseguente risonanza nel campo propaganda.

Venerdì 31 luglio. - Le notizie di Loreto parlano di una ecatombe di galletti arrosto e di fiumi di vino, a concreto sostegno delle accoglienze ai valorosi piloti i quali ecc. ecc. ma galletti e vino sono posti spietatamente sopra vento e quindi praticamente irraggiungibili. Fra la vaga speranza di poter andare domani a Loreto e la certezza di far svolgere oggi la gara risolutiva, viene deciso per la seconda soluzione ed alle 12 i piloti prendono il via per la 6^a prova di

DISTANZA LIBERA

La gara ha covato in una « ambience survoltée » scriverà Lepanse su Aviasport. « Et pour cause » spiegherà poi lo storiografo a completamento del « compte-rendu ».

Tutti sanno che questa prova sarà la decisiva e vi sono troppi conti ancora aperti. 5 pi-

loti, cioè i tre tamburini, Ferrari e Mantelli, addossati entro lo scarto di circa 450 punti.

Venti da settentrione, rotte ancora una volta a sud. Si ripete l'exploit della 4^a gara con atterraggio di conserva del Leonardo e della coppia Mantica-Martini, primi ex-aequo. Planata a Venosa di Puglia 297 km, sulla soglia dei fatidici 300. Il record distanza biposto è nuovamente battuto dagli stessi detentori. Terzo è Silva con km 271, quarto lo stupefacente Passero del Piero Morelli con km 252. Seguono altri sei concorrenti con oltre 200 km. Leonardo Brigliadori passa al 1^o posto e conquista il titolo di campione d'Italia, seguito da Silva a soli 56 punti. Ferrari ha rosicchiato ancora un posto ma ha dovuto arrestarsi alla terza posizione. Piludu ha fatto largo a Ferrari ma si è arrestato al quarto posto.

Per le rimanenti posizioni, vedi classifica.

CLASSIFICA DELLA 6^a PROVA

Distanza libera

	<i>km percorsi</i>	<i>punti</i>
1 Brigliadori L.	297	1000
1 Mantica-Martini	297	1000
3 Silva G.	271	912
4 Morelli P.	252	848
5 Vergani W.	250	842
6 Ferrari G.A.	247	832
7 Piludu F.	222	747
8 Vitelli R.	220	741
9 Brigliadori R.	214	721
10 Cattaneo M.	210	707
11 Pronzati A.	177	596
12 Grassi J.	166	559
13 Mantelli-Padova	155	522
14 Longaretti P.	122	411
15 Morelli A.	89	300
16 Tomasina F.	0	0
17 Campari-Angiolini	0	0
18 Rasini C.	0	0
19 Zoli A.	0	0

La battaglia di Rieti è finita e la cronaca torna al punto di partenza e cioè alle conclusioni. Affrontiamole per gradi, partendo dalle considerazioni di carattere più generale.

Queste prove hanno detto molto ed in sostanza molte cose buone.

Dichiariamo subito che la classifica generale rispecchia onestamente il valore dei risultati e che nessuno ha rubato la propria posizione. Il neo-campione, su sei gare ne ha vinte tre (due ex-aequo) ed è giunto secondo in due, rimontando d'autorità dallo zero della prima prova. Silva non ha avuto vittorie assolute ma

ha raccolto i frutti di un rendimento regolarmente elevato. E' comunque giunto tre volte piazzato. Lo stesso valga, sia pure in tono un poco minore, per Piludu, il solo che tallonò Goodhart nella prima gara. Ferrari si è battuto da suo pari ed il suo sforzo di rimonta è stato sorprendente per regolarità. Ferrari è stato forse handicappato da tre circostanze: non completo affiatamento col nuovo mezzo, timore di scassi e, probabilmente, eccessivo affidamento sul crollo alla distanza dei giovani guastatori. Mantica è stato un po' discontinuo, alternando ottime giornate con prestazioni modeste, ma ha saputo cogliere due nette vittorie ex-aequo con risultati notevoli. Pietro Morelli con il suo Passero ha fatto miracoli, tenendosi addosso ai primissimi con prove spettacolari rispetto al mezzo. Vergani ha navigato accortamente in acque non troppo profonde ed ha mantenuto un buon rendimento costante. E la rassegna potrebbe continuare. Un solo cenno per Mantelli, al quale ha forse nuociuto l'amletica posizione dell'essere fisicamente in gara ma in posizione programmatica di fuori gara. Lo spirito della competizione non tollera purtroppo mezzi termini. Nella velocità in triangolo ha comunque fatto sentire il ruggito del leone.

Il prematuramente troncato confronto con gli stranieri ha comunque permesso di ritenere che i nostri potranno onorevolmente battersi anche in competizioni impegnative oltre confine. La vittoria di Goodhart nella prima giornata aveva mozzato il fiato e fatto intravedere un livello di classe irraggiungibile ma la seconda corsa mostrò che anche lui poteva trovarsi nelle secche prima dei nostri. E credo fosse partito ben caricato. Sulla sua terza prova avrà influito la cautela dettata dal precedente scasso ma credo che i nostri « iconoclasti » non avranno più timori reverenziali se lo incontreranno altrove.

I francesi praticamente non sono emersi. Marsat si ammalò dopo la seconda prova ma anche il prima serie Le Luc non ha compiuto prodigi nella sua unica gara di rimpiazzo.

Tutto sommato sarebbe bene, penso io, imporre un ricollaud di tanti « C » d'oro e di diamante sullo scorbutoico profilo degli Appennini. Mica per altro ma per rimisurare tutti sullo stesso metro.

Esaminando ora il quadro delle prove, possiamo vedere che il lato positivo fondamentale

di questa famosa battaglia è costituito dall'aver essa messo in rilievo, anzi dall'aver « rivelato », almeno cinque o sei nomi di giovani piloti pienamente capaci non solo di battersi con i più famosi e ormai quasi storici assi nazionali ma, « le cas échéant », di rappresentare anche il nostro volo a vela in competizioni straniere.

CLASSIFICA FINALE

1	BRIGLIADORI L.	punti	4760
2	Silva G.	»	4704
3	Ferrari G.A.	»	4396
4	Piludu F.	»	4316
5	Mantica-Martini	»	4096
6	Morelli P.	»	4080
7	Vergani W.	»	3957
8	Mantelli-Padova	»	3857
9	Cattaneo M.	»	3638
10	Vitelli R.	»	3049
11	Pronzati A.	»	3009
12	Brigliadori R.	»	2834
13	Morelli A.	»	2791
14	Campari-Angiolini	»	2727
15	Zoli A.	»	2178
16	Longaretti P.	»	1950
17	Goodhart T. *	»	1703
18	Grassi J.	»	1694
19	Fanoli E. *	»	1608
20	Tomasina F.	»	812
21	Rasini C.	»	809
22	Marsat P. *	»	502
23	Monguidi C. *	»	370
24	Fongoli G. *	»	330

* *Ritirato*

Vi sarà chiaro ora l'attributo di « iconoclasti » nel sottotitolo di queste cronache. Chiamateli anche, se volete, « giovani turchi ». Il fatto è che per la prima volta nella storia del nostro volo a vela un manipolo di giovani ha osato attaccare d'impeto e senza complessi il gruppo dei valorosissimi assi anziani, senza nemmeno rispettare celebrità straniere. E questo è consolante.

Le vittorie del Leonardo e del Silva e gli ottimi piazzamenti non tolgono niente a Mantelli, nè a Ferrari, nè a Briigliadori ainé, i quali restano quello che sono col loro medagliere di vittorie. Dicono solo a loro ed a noi



Leonardo Brigliadori decolla per la terza prova.

che da oggi il volo a vela italiano può contare su di un nuovo pollone di energie. Il che è vitale per le sorti di ogni sport.

Da questo a dire, come un malcauto troppo frettolosamente affermò, che i campionati avevano « fornito preziose indicazioni per i mondiali » però ci corre. Lo storiografo precisò infatti che, invece, questa piccola rivoluzione avrebbe creato un sacco di problemi spinosi. E ben lo capì chi sentì l'osservazione da posizioni di dirigenza.

E problemi sono. Sino da ieri la mente sarebbe corsa automaticamente ai « big three » : Mantelli, Ferrari e Riccardo Brigliadori. Ma oggi? Leonardo e Silva hanno guadagnato i galloni della designazione e sono apparsi anche spiritualmente temprati al controllo dell'eccitante clima di gara; ma poi? Il problema macchine complica la questione.

I Canguro hanno ancora retto bene il confronto ma non credo si possano di nuovo presentare a dei mondiali. Eppure un pilota come Mantelli vi ha passato sopra la sua vita e non so se potrebbe rapidamente farsi la stessa mano con un'altra macchina. In caso di designazione bisognerebbe pensare ad un Bonaventura, il parente più prossimo del Canguro.

Il Bonaventura dovrà senz'altro andare ai mondiali comunque, perchè è una delle nostre migliori macchine. Anche l'Eolo non dovrebbe mancare, perchè lo stesso Lepanse lo ha giudicato addirittura un fuori classe. Ma il pilota? Pronzati non è apparso nelle migliori condizioni di forma e non potrà forse scavalcare altri che hanno fatto meglio di lui. D'altra parte è il solo che abbia volato a lungo con

quella macchina cogliendovi alcuni notevoli successi. E allora?

Per Leonardo il caso è risolto. Ha l'Urendo, ci si è affiatato, gli ha reso e si vogliono bene. L'Urendo, con tanti difettacci, sale benino, fila discretamente, atterra dovunque ed è di difficile scasso. Su prove ripetute di vario tipo può reggere onorevolmente in tutti i casi e fare la barba ai Bréguet. C'è infine Ferrari con lo Skylark. Titoli ne hanno ambedue a iosa, ma potrà spiacere il presentarsi a dei mondiali con una macchina non nostrana. Volendo comunque stringere la rosa, dobbiamo scegliere nel breve giro dei seguenti accoppiamenti: Brigliadori-Urendo; Silva-Bonaventura; Mantelli-Bonaventura; Ferrari-Skylark; Pronzati-Eolo.

Sotto a chi tocca, a cavare le castagne da braci piuttosto scottanti.

Lo storiografo chiude con due parole sulla organizzazione. Benissimo la ricettività ed i servizi generali. Ottimo il servizio di traino e di linea e quindi la Direzione di Gara. I servizi meteo appoggiati a due cannoni come Georgij e Rovesti sono stati spesso traditi dai notiziari generali in ritardo sugli eventi. La Commissione Sportiva ha dovuto affrontare situazioni spinose e lo ha fatto con imparziale ed intransigente rigorismo. Augurabile che un'altra volta tutti i suoi membri siano maggiorenni e magari maturi, e ciò per varie considerazioni. Mal si addice l'adolescenza, anche se zelante e volenterosa, a compiti da Ulissidi. Il Servizio Stampa e Propaganda, malgrado i ripetuti scambi di « briefing » personali col sempre ovunque Generale Nannini, non ha avuto i risultati totali auspicati ma ha segnato comunque un progresso sullo scorso anno.

Il prossimo anno ed a tutti gli effetti occorreranno almeno due uffici in più, due linee telefoniche indipendenti ed una dattilografa per ogni servizio. Questo l'indispensabile.

Un ringraziamento al Generale Nannini a nome di tutti i volovelisti, per la passione con cui ha animato e diretto il convegno, ed una preghiera personale a nome dello storiografo: quella cioè di trasformare la sua reggenza dal tipo di sovranità assoluta a quello di presidenza costituzionale.

Spero non se ne avrà a male, perchè malgrado qualche arrabbiatura in sede di briefing personale, so che mi stima e mi vuole bene.

ENRICO VENTURI

Inchiesta al Nord :

Dal "Castello dei Falchi" partono gli alianti

di GIORGIO EVANGELISTI

In queste pagine Evangelisti continua la serie di articoli sulle sue interviste nella Germania Occidentale presentandoci la fabbrica di alianti « Burgfalke ».

A Burglengenfeld in Baviera si trova un'importante ditta costruttrice di alianti il cui suggestivo nome « Burgfalke » (castello o rocca dei falchi) è ormai nota a tutti coloro che si interessano di volo a vela. Questa ditta è nata nel 1951 per iniziativa dell'Ing. Joachim Dahmen, limitandosi all'inizio a riparare alianti e velivoli da turismo. In seguito acquistò la licenza di fabbricazione di alcuni tipi di alianti della ditta Scheibe di Dachau e precisamente: Spatz, Bergfalke, Specht e Zugvogel. Tutti i tipi di alianti qui prodotti sono quindi di progettazione post-bellica e sono tutti costruiti con l'ormai classica fusoliera in traliccio di tubi di acciaio saldati elettricamente.

La Burgfalke Flugzeugbau produce da sé anche le capottine e tutti gli accessori, nonché carrelli per il trasporto, sia del tipo standard con cui consegna gli alianti agli acquirenti, sia di tipo speciale su misura richiesto da clienti con particolari esigenze. La consegna degli alianti avviene normalmente entro un periodo che varia dalle quattro alle otto settimane dopo l'ordinazione; è quindi assai rapida, cosa questa da non dimenticare, in special modo per noi italiani che purtroppo ormai siamo abituati ad immaginare un aliante come una cosa irraggiungibile che si deve attendere mesi e mesi per possedere. Ogni aliante venduto viene consegnato al cliente stivato nel proprio carrello, che è compreso nel costo dell'aliante, ed anche questa penso debba essere una notizia che interesserà molti lettori.

Nel 1952 la « Burgfalke » progettò e costruì il suo primo vero prototipo, il « Vogt Lo 100 », a cui seguì un secondo, il « Vogt Lo 150 », costruito l'anno seguente. Di questi due alianti

TABELLA COMPARATIVA DELLE CARATTERISTICHE GENERALI
DEL « VOGT LO 100 e 150 »

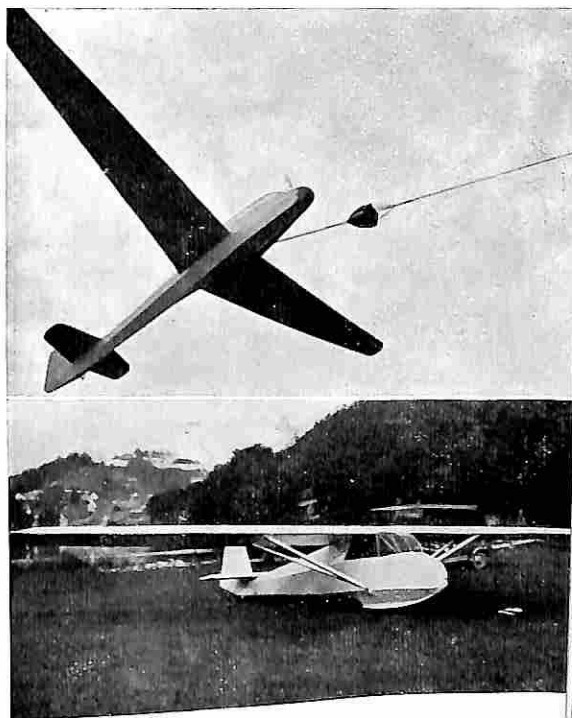
Descrizione	Vogt Lo 100	Vogt Lo 150
Apertura alare	10 m.	15 m
Lunghezza	6.166 m.	6.166 m
Altezza totale	1.595 m.	1.595 m.
Carico alare	22,47 Kg/mq	27 Kg/mq
Velocità massima teorica	360 Km/h	360 Km/h
Velocità minima	48 Km/h	45 Km/h
Peso a vuoto	140 Kg	192 Kg
Carico utile	100 Kg	100 Kg
Peso totale di volo ammissibile	245 Kg	300 Kg
Minima velocità verticale	0,78 m/sec.	0,68 m/sec.
Efficienza massima	28	30
Velocità ideale di volo	85 Km/h	100 Km/h

che ora la ditta costruisce in serie, vale la pena di parlare un po', perchè ritengo non siano molto noti nel nostro Paese.

Il « Vogt Lo 100 » (Zwergreihler = airone nano) è un aliante di proporzioni modeste che possiede notevoli qualità di volo ed appartiene alla categoria delle più interessanti costruzioni moderne. E' una macchina molto robusta ed è stata costruita in modo tale da consentire qualsiasi acrobazia; infatti il « Vogt Lo 100 » è il primo aliante completamente acrobatico costruito in Germania nel dopoguerra.

Esternamente si nota la forma un po' tozza della sua prua, conseguenza delle piccole dimensioni della macchina che, per l'economica costruzione e per le ottime doti di volo merita di essere maggiormente conosciuta e diffusa.

Il « Vogt Lo 150 » è un'ulteriore versione del « Vogt Lo 100 », notevolmente migliorata e studiata appositamente per permettere la partecipazione a gare. Anch'esso monoposto differisce dal precedente per l'apertura alare notevolmente aumentata, mentre la fusoliera è



Sopra: Un Bergfalke in volo di collaudo ad Ulmich presso il Centro di ricerche di volo a vela.
Sotto: « Specht » versione monoposto.



Carrello tipo « Standard » prodotto dalla Burgfalke.

rimasta la stessa. La costruzione del primo prototipo di questa interessante macchina terminò alla fine del 1953. L'aliante fu poi portato presso il gruppo di ricerche alpine per il volo a vela di Munich per le prove di volo.

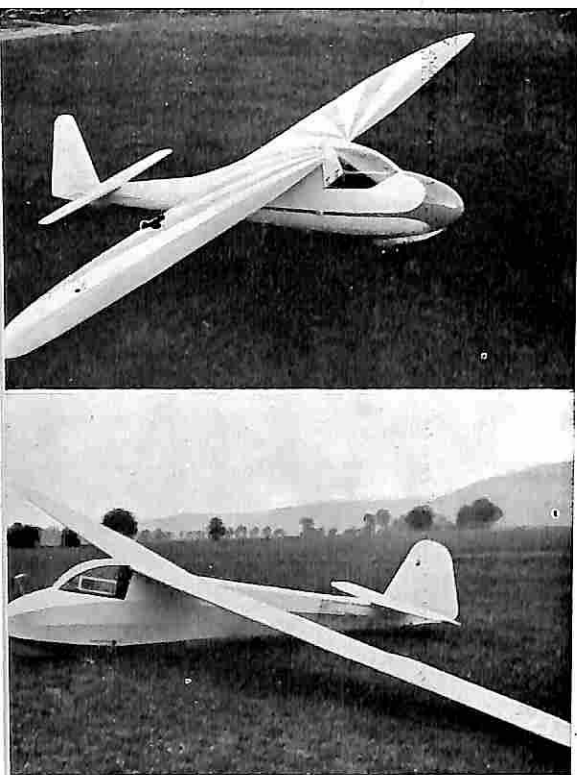
I risultati di volo mostrarono un rimarchevole miglioramento rispetto al « Vogt Lo 100 »; l'aumento di 5 metri dell'apertura alare si rivelò subito come un'ottima soluzione, aumen-

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)



Sopra: « Vogt Lo 100 ». Sotto: « Spatz ».

tando notevolmente le prestazioni dell'aliante soprattutto per quanto riguarda velocità e stabilità. La meta era di costruire un aliante monoposto, economico e di grandi prestazioni, da lanciare in grande serie sul mercato tedesco, ma personalmente ritengo non si sia raggiunta in pieno, almeno per quanto riguarda la grande diffusione, perchè i tedeschi giustamente continuano a preferire i Kranich, Zugvogel, Spatz, Bergfalke ecc.

Inoltre la Germania è talmente ricca di nuovi prototipi di grandi doti che difficilmente il pubblico si fossilizza su un determinato tipo di aliante; si verifica un po' ciò che da noi accade nel campo automobilistico ove ogni anno escono nuovi modelli più belli e di migliori prestazioni. Pertanto penso che la Burgfalke, pur avendo creato due ottimi aliante che vende ed anche esporta con successo, non abbia raggiunto la meta prefissa, meta che, per altro, ritengo difficilmente raggiungibile per chiunque sul mercato tedesco.

GIORGIO EVANGELISTI

Sirai

S. R. L.

SOC. ITALIANA REGOLATORI
AUTOMATICI INDUSTRIALI

MILANO

Via Sismondi 43-45 - Tel. 720.681 - 720.411

VOLÒ

**Sport e turismo aereo, volo a motore,
volo a vela, aeromodellismo, paraca-
dutismo sportivo, cultura aeronautica**

Direzione, Redazione e Amministratore

Via C. Beccaria, 35 ROMA
Tel. 372.960

Aero Club d'Italia - Editore



Condizioni di Abbonamento

Anno:

Italia L. 1.200 - Estero L. 1200

Semestre:

Italia L. 450 - Estero L. 600

NOTIZIARIO

CAMPIONATI NAZIONALI

francese

Le gare nazionali francesi si sono svolte con base a Saint Yan. Otto prove, dal 22 giugno al 3 luglio, affrontate da 22 francesi su « Bréguet 901 », da 2 inglesi, 1 belga e 1 italiano (Umberto Mantica di Milano su « CVV 8 Bonaventura »).

Prima prova, 22 giugno, corsa S. Yan-Moulins-S. Yan, km 114, vinta da Labar (nazionale) in 2h 10'23" e da Ince (ospite inglese) in 2h10'19".

Seconda prova, 23 giugno, corsa su circuito triangolare S. Yan-Roanne-La Palisse-S. Yan, km 116, vinta da Barbera (naz.) in 1h39'45".

Terza prova, 24 giugno, distanza libera, vinta da Labar (naz.) con km 223.

Quarta prova, 25 giugno, distanza su rotta prefissata dalla direzione di gara S. Yan-Lille, vinta da Labar (naz.) con km 312.

Quinta prova, 27 giugno, corsa S. Yan-Lons le Saunier, km 115, vinta da Trubert (naz.) in 1h26'55".

Sesta prova, 29 giugno, distanza su rotte prefissate dalla direzione di gara S. Yan-Villefranche sur Saône-Autun, vinta da Weiss (naz.) con km 230.

Settima prova, 1° luglio, come la precedente ma sui vertici S. Yan-

Saint Auban-Avignon, vinta da Lacheny (naz.) con km 434.

Ottava prova, 3 luglio, come le due precedenti ma sui vertici S. Yan-Issoire-Villefranche sur Saône-S. Yan. Si noti che la prova, pur essendo su rotte prefissate, si riferisce ad un percorso triangolare. Vincitore il nazionale Lacheny con km 148.

La classifica generale finale internazionale (quella nazionale presenta lievi differenze in posti di classifica ed in punteggio) è la seguente: 1° Labar, punti 5662 - 2° Lacheny, 5633 - 3° Trubert, 5438 - 4° Weiss, 5327 - 5° Marchand, 5249 - 6° Barbera, 5175 - 7° Biagi, 4798 - 8° Landi, 4656 - 9° Goodhart (Inghilterra), 4633 - 10° Lepanse, 4357 - 11° Lartigue, 3821 - 12° signorina

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

Abadie, 3798 - 13° Xhaet (Belgio), 3677 - 14° Combettes, 3392 - 15° Ince (Inghilterra), 3331 - 16° signorina Dupuy de Mery, 3302 - 17° Le Luc, 3276 - 18° Falbra, 3229 - 19° Perrier, 2953 - 20° Sarrau, 2911 - 21° signora Choisnot-Gohard, 2768 - 22° Gasnier, 2503 - 23° Gavillel, 2444 - 24° Fonteilles, 2413 - 25° Deleporte, 2328 - 26° Mantica (Italia), 1164.

austriaco

Zell am See, il noto centro velistico alpino, ha ospitato i concorrenti partecipanti al concorso nazionale austriaco. La classifica finale ha allineato nelle piazze d'onore i seguenti piloti: 1° Laszlo Kalmár (d'origine ungherese), punti 6175,7 - 2° Hans Resch (Austria), 6159,1 - 3° Adam Witek (Polonia, campione mondiale della classe standard), 5962,5 - 4° Fritz (Austria), 5659 - 5° Frowein (Germania occ.), 5412,2.

polacco

A Leszno, 38 concorrenti si sono radunati per il campionato annuale.

Vincitore, con 9008 punti, Popiel seguito da Pieczewski e Kirakovski. Il primo degli ospiti stranieri è l'austriaco Fritz con 8081 punti al nono posto. Il campione del mondo 1958 per la classe standard, Witek, si è piazzato quinto.

jugoslavo

A Vrsac (80 chilometri NNE di Belgrado) si sono svolti, dal 1° al 12 luglio, gli VIII Campionati Nazionali di Volo a Vela durante i quali sono stati percorsi complessivamente ben 19.724 chilometri in 517 ore di volo. Vincitore Bozidar Komac con 5996 punti, seguito dal polacco Wodzinski (5404), da Joze Mrak (5245), da Emil Korsic (5130), dal campione nazionale uscente Vasilije Stepanovic (4958) e dall'ex-campione mondiale Zvonimir Rain.

tedesco

Nella classe libera il campione mondiale 1958 Haase, su «HKS 3», ha riconfermato la sua superiorità vincendo con 3579 punti. Seguono: Kunz (3180) e Spänig (3141). Nella

classe standard ha vinto Huth, su «Ka 6», con 4056 punti, seguito da Bötcher (3950) e da Plarre (3425).

cecoslovacco

Classifica della classe standard: 1° Tadeas Walla, punti 4931 - 2° Milan Svoboda, 4836 - 3° Josef Havranek, 4768. Alianti impiegati del tipo «Sohaj». Classifica della classe libera: 1° Rudolf Mestan (su «VT-100 Demant»), punti 6066 - 2° Vladislav Zejda («L-21 Spartak»), 5850 - 3° Václav Marecek («VT-100 Demant»), 5834 - 4° Gustav Vrbacky («VT-100 Demant»), 5454 - 5° Jaroslav Kumpost («L-21 Spartak»), 5094.

Punteggio eccezionale

Philip Wills, su «Skylark 3», ha vinto il campionato nazionale olandese con 7706 punti. Massimo teoricamente disponibile: 8000 punti.

Insegne inglesi

A fine luglio, 45 «C d'oro» e 791 «C. d'argento».

SAILPLANE and GLIDING

ORGANO UFFICIALE DELLA BRITISH GLIDING ASSOCIATION

La Rivista dei Volovelisti Inglese

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

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.)

Primati francesi migliorati

I francesi proseguono senza soste nell'azione tendente ad elevare i limiti di ogni primato. Nel breve volgere di due giorni, due nazionali sono stati migliorati. Sono:

— primato francese di velocità su circuito triangolare di km 100 per biposti: Jacky Lacheny e Grimaud su «Bréguet 904», km/h 76, La Ferté Alais-Puiseaux-Moret-La Ferté Alais, 13 luglio 1959.

— primato francese di meta prefissata e ritorno per biposti: Claude Gavillet e Persh su «C.M.7», km 356, Le Plessis Belleville-Sedan-Le Plessis Belleville, 14 luglio 1959.

Coppa Luigi Bréguet

La situazione numerica della competizione, ormai considerabile come coperta dal miglior successo, è — a tutto l'8 luglio — notevole: 213 partecipanti.

I più noti volovelisti figurano ai seguenti posti (fra parentesi il posto occupato nella classifica del mese di giugno e di seguito il punteggio attuale; tale punteggio non è che la sommatoria dei chilometri percorsi): 1° Labar (1° - 4413), 3° Fonteilles (4° - 3703), 4° Biagi (15° - 3686), 5° Barbera (27° - 3050), 9° Le Luc (19° - 2422), 10° Marsat (18° - 2190), 13° Francine Abadie (6° - 2041), 20° Rousselet (10° - 1729), 22° Landi (12° - 1537).

Dieci diamanti!

Il campione svizzero Hans Nietlispach ha un primato assai raro ed ambito. Ha infatti compiuto nella sua carriera: un volo meta libera oltre i 500 chilometri, tre guadagni di quota superiori a 5000 metri e ben sei voli meta prefissata oltre i 300 chilometri.

Annual best flights

A mezza estate, i migliori voli dei volovelisti inglesi sono:

— quota assoluta, Wills su «Skylark 3», 20000 ft.

— guadagno di quota, Wills su «Skylark 3», 18000 ft.

— meta libera, N. Goodhart su «Skylark 3», 360 miles.

— meta prefissata, N. Goodhart su «Skylark 3», 360 miles.

— meta prefissata e ritorno, Deane-Drummond su «Olympia 419», 168 miles.

— velocità su triangolo km 100, L. Welch su «T.42», 30,1 m.p.h.

— idem, km 300, Deane-Drummond su «Olympia 419», 34,5 m.p.h.

Tutte le precedenti misure si riferiscono ad alianti monoposti mentre per i biposti è segnalata soltanto la meta prefissata e ritorno di Kahn e Gallie su «T.42» con 132 miglia.

A Locarno sensazionali voli a vela

Domenica 19 aprile sull'Aeroporto cantonale di Locarno le condi-

zioni meteorologiche erano particolarmente favorevoli per il volo veleggiato e numerosi piloti ne approfittarono per compiere arditi voli in quota, favoriti da violente raffiche ascendenti di una forza talvolta superiore ai 7-8 metri al secondo.

Notevoli furono in particolare i voli compiuti coll'aliante biposto dai piloti accoppiati Birrer-Stalder, Marazza-Bernasconi e Monzeglio-Bacchetta.

Altri valorosi amanti del volo silenzioso, per insufficienza di alianti, a un dato momento del pomeriggio misero in azione anche gli aeroplani, spegnendo il motore a 200-300 metri di quota, per continuare l'ascesa in volo veleggiato con l'elica in croce. In tal modo il pilota Jetzer con l'allievo Quadroni, a bordo del pesante «Super Cruiser», ha tenuto l'aria senza motore per 2 ore e 30 minuti, salendo sino a 2000 metri, mentre il pilota Manger con l'allievo pilota Alter-



L'ingegner Egon Scheibe, titolare della ditta Scheibe di Dacau, costruttore dei famosi Spatz, Bergfalke, Specht e Zuvogel.

matt saliva a bordo del Macchi 308, senza motore, sino a 2400 metri, tenendo l'aria per 85 minuti.

In totale nella giornata si registrarono 19 voli a vela, raggiungendo la quota massima di 2950 metri e tenendo l'aria per 12 ore e 6 minuti.

(da *Aero Revue*)

Dalla Germania

La nuova misura del primato nazionale di meta prefissata è di km 525. Pilota: Hans Werner Grosse. Percorso: Lübeck-Heidelberg.

Primati svizzeri

Alla fine della primavera figurano migliorati i seguenti primati nazionali:

— meta prefissata biposti km 226 (precedente 211,8 del 1949), piloti Hermann e Korrodi;

— meta prefissata e ritorno biposti km 261 (prec. 220 del 1950), piloti Schaerli e Hodel portato, nel corso della stessa giornata, a chilometri 280 da Huber e Lüscher;

— meta prefissata monoposti femminile km 318 (prec. 148,5 del 1952), pilota Irène Müller;

— meta prefissata e ritorno monoposti km 318 (prec. 298 del 1947), pilota Neukom superato, nel-

la stessa giornata, con km 334 da van Woonveld e portato, dopo 15 giorni, a km 354 da Dünner.

I migliori elvetici 1959

La complessa orografia della vicina Confederazione non impedisce la realizzazione di voli assai interessanti. Il quadro non è ancora completo poiché interessa la parte dell'annata fino a luglio compreso ma se lo si raffronta al precedente prospetto si può avere chiara idea della dinamica attività volovelistica dei nostri vicini.

— guadagno di quota: 5318 metri di Manfred Pelzer;

— meta libera: km 488 di Niklaus Dubs;

— meta prefissata: 489 di Hans Nietlispach (è doveroso segnalare, a maggior risalto, anche i chilometraggi seguenti in graduatoria: 456 - 437 - 432,5 - 398, tutti effettuati tra il 30-5 ed il 12-6 e finiti con atterraggio in territorio francese);

— meta prefissata e ritorno: km 334 di Jürg van Woonveld;

— distanza in circuito triangolare: km 161 di Kurt Ryser.

Flotta civile

La flotta italiana, al 30 aprile, allineava 878 aeromobili, di cui: 471 di proprietà d'amministrazioni statali, 155 di Aero Clubs, 104 di privati, 65 di società di lavoro aereo,

45 dell'«Alitalia» e 38 di associazioni e di costruttori.

Incidenti volovelistici

L'esame delle statistiche inglesi riguardanti gli incidenti di volo a vela nel corso del 1958 consente utili considerazioni. Ecco i dati: numero totale degli incidenti conosciuti, 74 - mortali, 2 - numero dei voli per incidente, 1348 - incidenti al decollo, 10 - in volo, 6 - in avvicinamento, 21 - in atterraggio, 24 - piloti interessati ai sinistri con meno di cinque ore di volo, 8 - con oltre cinque di volo, 38 - con insegna d'argento e d'oro, 12 - istruttori in servizio, 7 - alianti di alte caratteristiche, 36 - di allenamento, 10 - biposti scuola, 13 - libratori monoposti, 15.

I commenti, di stessa fonte inglese, fanno rilevare che i sinistri in avvicinamento sono unitariamente i più costosi e si verificano con maggior frequenza quando il pilota vuole *allungare* il volo (*tirando*, naturalmente...) col sicuro risultato della classica *perdita*. La maggior parte di costoro sono piloti aventi una preparazione compresa tra le cinque ore di volo ed almeno una prova di insegna.

Generalmente sono meno implicati in incidenti i piloti con meno di cinque ore di volo e quelli con almeno l'insegna d'argento.

Un altro specchio statistico dimostra che dal 1949 il costo unitario dei sinistri rientranti nella

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

categoria « in avvicinamento » è andato aumentando di anno in anno e così pure il loro numero.

La conclusione del commentatore è rigida: bisogna riprendere frequentemente a doppio comando i solisti nel periodo delicato che va dalla fine delle prime cinque ore di volo al superamento della prima prova di insegna. *E' il periodo durante il quale ognuno crede di aver inventato il pilotaggio e di non avere più niente da imparare.*

Primati mondiali

In Polonia sono stati battuti due primati mondiali. Quello di meta prefissata e ritorno monoposti con 524 chilometri ad opera di Henryk Zydorczak sul percorso Krotzyn-Varsavia, subito portato a 536 chilometri da Ludwik Misiek da Posen a Olsztyn, e quello di velocità in circuito triangolare di 300 chilometri femminile di Danuta Zachara alla media oraria di 80,5.

Dalla sezione "Club News"

(Da *Soaring* - Genn.-Febbr. 1959)

Narra alcuni casi della vita volovelistica di Wally Wiberg, istruttore di volo a vela. Ecco il caso più curioso ed interessante.

L'episodio avvenne nel 1946 presso Torrey Pines, California.

Wally Wiberg e Bob Fronius stavano volando su di un aliante del tipo L-K (Laister-Kaufman). Ad un certo punto erano nei pasticci ed atterrarono piuttosto bruscamente sul pendio. Ray Parker li sorvolò con un trainero del tipo Stearman, li individuò, e ritornò indietro ad un aeroporto a 10 miglia da lì per prendere un carrello ed andarli a recuperare. Nel frattempo si alzò un vento piuttosto sostenuto e Wally e Bob decisero di tentare di lanciare a mano lo L-K. Wally prese posto nel sedile anteriore e Fronius spinse per circa duecento piedi finchè l'aliante non si staccò. Wally faticò un poco a raggiungere una buona velocità, ma poi riuscì a

salire riuscendo a raggiungere la miglior quota della giornata, mentre Fronius scendeva a piedi verso l'aeroporto di Torrey Pines distante un paio di miglia. Nel frattempo Parker aveva riunito una squadra ed il carrello e, conoscendo bene la zona, pensava di poter trovare l'aliante con facilità. Fronius e Wiberg avevano già messo via l'aliante per la notte, che Parker stava ancora accendendo cerini in cerca di loro.

La morte di Wolf Hirth

Il notissimo pioniere e volovelista tedesco Wolf Hirth è morto il 25 luglio 1959 all'età di 59 anni. A riconoscimento di una carriera altissima e densa di episodi di valore internazionale, la F.A.I. lo aveva recentemente insignito dell'ambita medaglia Lilienthal. La Redazione si rende interprete dei sentimenti di cordoglio e di ammirato rispetto dei volovelisti italiani.

Aero Club Milano

Scuola di Volo

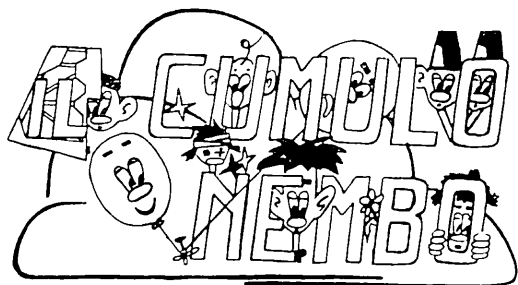
Corsi di : pilotaggio 1° grado (L. 110.000)
navigazione 2° grado
radio navigazione
volo notturno
volo strumentale
volo acrobatico

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.

VITA DEI GRUPPI



N° 4 - Anno 13° - Agosto 1959

TESTA DI PONTE A BRESSO

Chi, venendo da Piazza del Duomo, dopo una diecina di chilometri tra grattacieli ed opifici, dovesse dare una definizione dell'Aeroporto di Bresso, non potrebbe che chiamarlo "cimitero", così in rovina e dimenticato com'è.

Certo i nostri poveri sforzi per dargli vita possono anche far ridere, ma noi non voliamo a Bresso solo per toglierci un gusto — questo potremmo farlo ovunque —; è un'esigenza, una convinzione profonda quella che ci spinge a lottare per conservarlo.

Non sognamo aiuti che non verranno, nè soprattutto pensiamo che i milioni possano sostituire certi valori: quello che faremo — e che abbiamo già fatto — sarà frutto di sacrificio personale, di spirito di donazione e soprattutto di passione. E continueremo a lottare — disperatamente — contro i decreti di dismissione che vogliono rovinare ciò che nemmeno la guerra aveva finito di distruggere.

Non siamo quattro pazzi, ma uno dei più forti aero club d'Italia ed il più forte che pratica il volo a vela.

La "testa di ponte" di Bresso vuol essere un richiamo interno ed esterno: per tutti noi, che vogliamo essere sempre all'altezza dei

nostri compiti e restare nella legalità; per gli altri, che sappiano che non possiamo più essere ignorati, senza per questo dover portare i nostri alianti in Piazza del Duomo o davanti al Palazzo del Governo.

Del resto, che noi si voli fuori legge (posto che una Legge ci sia, il che è almeno discutibile) appare ovvio, e sono nostri complici il Signor Generale, che ci sopporta e appena può ci dà una mano, il Direttore dell'Aeroporto che, fidandosi di noi, ci stima e... giuridicamente ci ignora chiudendo non un occhio ma due, e tutta l'altra brava Gente che ci aiuta e con noi lotta contro la comune indifferenza.

Questo stato di cose deve finire, perchè la "testa di ponte", presto o tardi, dovrà rivestirsi di una veste legale e ciò avverrà, ne siamo sicuri, nella misura in cui nel nostro Paese la politica aeronautica si sarà fatta strada e tanto più presto quanto più avremo saputo meritarlo.

Non ignoriamo il peso della nostra responsabilità: sappiamo che certe volte nella vita, anche nelle comunità, determinate situazioni o si affrontano o si soccombe. E DI SOCCOMBERE NON ABBIAMO ALCUNA INTENZIONE.

L'ASSEMBLEA GENERALE DEI SOCI

ORGANO
UFFICIALE

A.V.M.

AEROCLUB
VOLOVELISTICO
MILANESE

Il 25 giugno, presso la sede di via Ugo Foscolo, si è svolta la Assemblea dei Soci. In apertura di seduta il Presidente Rasini, constatata la regolarità dell'Assemblea, ha concesso la parola al notaio Palmigiano il quale, con pubblico atto, ha fatto constatare la volontà dei Soci presenti di volersi costituire formalmente con atto pubblico al fine di poter regolarizzare le pratiche già in corso avanti le competenti Autorità, volte ad ottenere la personalità giuridica del nostro Aeroclub. Successivamente l'Avv. Giorgio Vago è stato designato ad assumere la Presidenza dell'Assemblea e Pietro Longaretti a fungere da Segretario. I Consiglieri Vergani W. e Tomasina hanno quindi presentato all'Assemblea le risultanze dell'esercizio 1958 ed il bilancio preventivo per il 1959. Alla discussione che ne è seguita hanno partecipato i Soci: Venturi, Brigliadori R., Galli ed altri, cui hanno replicato gli stessi relatori ed il Presidente Rasini. Una mozione presentata da Galli, e condivisa poi da Tomasina, circa la « creazione di un fondo rischi per le persone che hanno operato ed operano per l'attività di volo ed il conseguente aggiornamento delle risultanze del bilancio preventivo » viene accolta dall'Assemblea. Sia il Bilancio consuntivo che quello preventivo sono stati approvati all'unanimità. L'Avv. Vago — terminati i lavori — ha dichiarato sciolta l'Assemblea alle ore 1 e 15 minuti del giorno 26.

Segue: "Il Cumulonembo",

LEONARDO BRIGLIADORI CAMPIONE ITALIANO

La vittoria è stata conquistata con l'aliante Urendo I-AVMH progettato dall'Ing. Ciani e costruito dalla nostra S.S.V.V.



Sprizzano gioia Leonardo Brigliadori e Felice Gonalba. Si sono battuti entrambi, in modo diverso, ma con uno stesso grande cuore. La loro stretta di mano sancisce la vittoria.

Leonardo ha vinto. — Con l'autorità del Campione, compensando avvedutamente «spinta» e ragionamento. La vittoria, costruita con bella progressione fino all'ultima drammatica giornata, gli è spettata senza discussione. Ed è stata determinante di aria nuova nei quadri dell'agonismo nostrano.

Leonardo Brigliadori, anni venti, è dunque Campione Italiano. Nella sua vittoria identifichiamo la giusta ricompensa alla nostra decennale passione: con lui tutti noi abbiamo vinto!

Ad altri la critica e le considerazioni sul Campionato. A noi basta manifestare, senza clamore, la nostra profonda soddisfazione ed accomunare nel plauso Ciani e Gonalba, che all'Urendo vittorioso hanno venduto pure l'anima, e gli altri Piloti e gli uomini preziosi delle squadre, che hanno generosamente gareggiato. La vittoria di Leonardo rappresenta anche un punto di partenza: andiamo avanti!

La nostra partecipazione: alianti, piloti e squadre.

Urendo A I-AVMH (n. 19): *Brigliadori Leonardo*, Bianchi Luigi, Diesing Joachim.

Canguro I-AECC (n. 21): *Brigliadori Riccardo*, Dainelli Rino.

Spillo I-AVME (n. 15): *Rasini Cesare*, Rasini Giovanni, Piantanida Romeo.

Urendo B I-AVMI (n. 10): *Tomasina Franco*, Serrantini Giancarlo, Tomasina Elisa, Morselli Renato.

Urendo C I-RAIA (del Centro): *Zoli Angelo*, Colombo Aldo.

Canguro I-AECQ (del Centro): *Vergani Walter*, Tinazzi Nello.

Passero I-FOLB (del Centro): *Longaretti Pietro*.

Passero I-FOLC (del Centro): *Grassi Iolanda*.

Assistenza tecnica e logistica: *Gonalba Felice*, Giannotta Bruno, Billi Piero, Cartonicchi Lino.

Trainatori (e, occorrendo, autisti):

Messina Antonio, Addario Ercole, Uberti Renato.

Ufficio Stampa e Propaganda: Venturi Enrico. * * *

Il Ciani Edgardo, coniugato con prole (3), è nato a Firenze nel 1922. Ha seguito i corsi del Politecnico



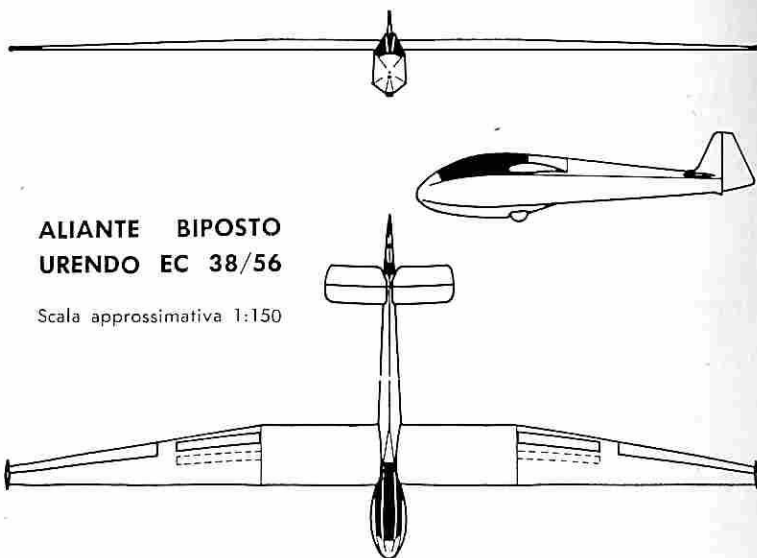
di Milano conseguendo, nel 1945, la laurea in Ingegneria Meccanica. Ha fatto parte, durante questi anni, del Centro di Volo a Vela dello stesso Politecnico. E' venuto (emérito) dell'A.V.M. dall'anno 1949. Pilota d'aliante dal 1950 e «C» d'argento dal 1954. Ha collaborato alla realizzazione del « Pinocchio » (Mondiali 1952 in Spagna) e progettato, in ordine di tempo, lo « Spillo » EC-37/53 (Mondiali 1954 in Inghilterra), l'« Urendo » EC-38/56 A-B-C (Campione Italiano 1959) e l'« Uribèl » EC. 39/59, il nuovo aliante « standard », derivazione dell'Urendo, con fusoliera in legno a sezione ovoidale e piani di coda a farfalla. Ma non la smette: se le indiscrezioni corrispondono a verità è già pronto il tritico di un 17 metri, biposto da scuola e allenamento. Il Ciani lo potete ammirare nella fotografia, incastrato nella fusoliera dell'Urendo B. Non morde.

L'Urendo A., rappresentato nel tritico, è il prototipo. Altre due versioni sono state realizzate dalla S.S.V.V. di Linate: B (I-AVMI) e C (I-AVMM, I-AVML). Sull'Urendo, che ha totalizzato più di 590 ore, hanno volato oltre 50 piloti, di diversa levatura, di cui molti appena brevettati. E' un aliante che ha dato soddisfazioni e altre ne darà. Malgrado!

CE L'HA FATTA

Ogni anno, da tanti anni, il buon Tessadro rinnovava con commovente tenacia, il suo grande sogno azzurro. Il 16 agosto Zoli ha trasformato il sogno in realtà: e Tes-

sadro ha veleggiato da solo nel cielo di Bresso, diventando Pilota. Poi è ritornato tranquillo ai suoi campi: è felice. Congratulazioni! A Tessadro e al suo Istruttore.



ALIANTE BIPOSTO URENDO EC 38/56

Scala approssimativa 1:150

Caratteristiche generali:

Apertura alare	m	15	Peso totale biposto	kg.	435
Lunghezza	m	6,92	Carico alare monoposto	kg/mq	24,2
Superficie alare	mq	13,8	Carico alare biposto	kg/mq	31,5
Allungamento		16,2	Minima discesa mon.	m"	0,87
Corda media	m	0,92	Velocità orizz. corr.	km/h	68
Superficie impennaggio orizzontale	mq	1,63	Minima discesa biposto	m"	0,98
Superficie impennaggio verticale	mq	1,13	Velocità orizz. corr.	km/h	80
Superficie di un alettone	mq	0,735	Efficienza		25
Superficie totale diruttori	mq	1,04	Velocità corr. mon.	km/h	86
Peso a vuoto	kg.	235	Velocità corr. biposto	km/h	98
Carico utile massimo	kg.	200	Velocità massima in affondata con diruttori aperti	km/h	160
Peso totale monoposto	kg.	335	Le misure delle caratteristiche di impiego sono state effettuate in volo.		

Vogliamo ricordare anche l'ing. Ciampolini (Istruttore Zoli) che ha compiuto la prova di Brevetto, il 28 giugno, con un perfetto rientro al campo malgrado l'imperversare del temporale. E pure il nostro Castiglioni, ottimo conduttore dell'ATM, che ha coronato la sua perseveranza, il 18 giugno, conducendo il Canguro, fra termiche e nuvole, per oltre cinque ore di veleggiamento. Prova valida per l'insegna d'argento.

B. B.

TROFEO B. B. — Il Consiglio Direttivo ha approvato l'istituzione di un Trofeo permanente annuale denominato « B.B. » — Gara di velocità per aliante sul percorso Bresso-Biella. Prima di avviare il Regolamento e l'organizzazione della gara si attende l'adesione ufficiale dell'Aeroclub di Biella.

Istruttore e allievo: Le raccomandazioni prima del decollo.



Lo **STUCCHI maledetto**, zitto, zitto, va in Francia, in quel di LA FERTE' ALAIS, e realizza, su aliante N. 2000, tre notevoli distanze: l'11/8 a Romilly, km 105; il 17/8 a Poitiers, km 262 (miglior distanza della giornata: Lambert km 125, Henry km 220); il 23/8 a Beaulon (Allier) km 235, ed è ancora il migliore (Delaporte km 104, Abadie-Beauville km 172).

Il grosso **PASCULLI** lo segue ma non va d'accordo con le termiche locali: però si mette in tasca la distanza «C» d'argento. Bravissimi!



PLINIO ROVESTI è stato promosso al grado di Capitano. Al caro Plinio le nostre più vive felicitazioni.



LINO DEL PIO, scomparso da qualche tempo per ragioni di laurea, è rientrato in famiglia, con nostra grande soddisfazione. Ben tornato, dottore!



Il pilota **BALDI MAURO** (detto il «tartufo») è stato sospeso dalla attività di volo per tre mesi, con decorrenza 7 giugno. Motivo: volo di distanza non autorizzato. Attenzione al R.A.V.! (Regolamento Attività di Volo).



Centottantaquattro, a fine agosto, risultano i nostri Soci.



Centotrentanove Piloti e Allievi Piloti, hanno partecipato, a fine agosto, alla nostra attività di volo.



E' in preparazione il corso di volo strumentale. — I Soci Piloti che intendono parteciparvi sono pregati di darne comunicazione alla Segreteria.



La **S.S.V.V.** di Linate, sotto la direzione dell'instancabile Gonalba, ha ripreso a lavorare sodo dopo la interruzione determinata dai Campionati Italiani. A parte l'ordinaria manutenzione della flotta e dei mezzi — che impegna giornalmente l'officina — sono attualmente in

costruzione l'Urendo I-AVML (del Gruppo Brigliadori Leonardo) e due URIBEL, di cui uno commissionato dall'Aero Club d'Italia. L'Urendo I-AVMM che — con Zoli ai comandi — ha gareggiato a Rieti, è rientrato in cantiere per una definitiva messa a punto.



Le altre costruzioni. — Il «Pape-ro» dei valorosi fratelli Sabaini resiste — in via Conservatorio — al tempo e al piano regolatore. Da fonti attendibili apprendiamo che il bellissimo aliante, dopo un attento riesame del piano di lavorazione, potrà compiere il primo volo nella primavera del 1963. Amen!



La consistenza della nostra flotta (per i distratti):

Canguro	I-AECC (di assegnazione).
Canguro 2°	I-AVMD
Canguro	I-AVMN
Canguro	AVMO
Urendo A	I-AVMH
Urendo B	I-AVMI (Gruppo «Corsaro»)
Spillo	I-AVME (Gruppo)
Pinocchio	I-FIFA
Asiago 2°	I-AVMA
Cat. 20	I-CATT
Gheppio	I-AVMG (Gruppo Tognazzi) in riparazione)
Stinson L.5	I-AEEN (di assegnazione)
Stinson L.5	I-AEGE (di assegnazione)
Stinson L.5	I-AEGF (di assegnazione)
Fairchild	I-GENI (in letargo)
Piper Club	I-MINK
Piper Club	I-DODE (in revisione generale).



LA SCUOLA (situazione a fine agosto) — Hanno effettuato la prova pratica di Brevetto i seguenti Allievi Piloti:

Istruttore Zoli

1) Bellosi (su Urendo)	il 22.4
2) Lovato	23.4
3) Della Porta	6.6
4) Martinenghi	6.6
5) Selleri	27.6
6) Ciampolini	28.6
7) Serafini	9.7
8) Tessadro	16.8
9) Chiesa	14.8

Istruttore Brigliadori Riccardo

10) Bugada	30.5
11) Romeo	30.5
12) Casana	6.6
13) Carbone	6.6
14) Ferrari Nunzio	7.7
15) Moiraghi	9.8

Istruttore Frailich

16) Censabella	20.5
17) Bracciano	30.5

Istruttore Del Pio

18) Provolo	9.8
-------------	-----

Continuano l'istruzione, affidati agli Istruttori Zoli, Frailich, Del Pio e Cattaneo Mario, gli Allievi: Castro - Pagni - Neri - Crippa - Mariotti - Ponti - Riva - Erba - Maitilasso - Gallizia - Bonsignori - Ferrari Simonetta - Attardi - Mantegazza - Guida - Rodolfi - Giovacchini - Cappato - Scurati - Velcich - Pugno - Cavenaghi - Fustironi - Maggioni.



NOTERELLE SPORTIVE

Prove d'insegna d'argento

2/6 LIBIO	su Pinocchio quota
6/6 ORLANDO	su Urendo durata
12/6 GALIMBERTI	su Canguro quota
12/6 VENTURI	su Canguro quota
18/6 CASTIGLIONI	su Canguro durata
19/6 MARTINELLI (Legnano)	su KA2 - distanza su circuito.
4/7 DAINELLI	su Canguro quota

Prove d'insegna d'oro. — Durante i Campionati di Rieti il Leonardo e il Walter hanno ripetuto in modo valido il guadagno di quota dei 3000 metri. Le prove precedenti non erano state omologate per certe questioncelle di regolamento. Però che Piloti!

Fuori campo (allenamento e... mancati rientri)

16/5 Brigliadori R.	- Ferrari N., su Canguro: Venegono, km 33
17/5 Brigliadori R.	- Casana, su Canguro: Ghedi, km 84
17/5 Tomasina	su Urendo: Montichiari, km 87;
	Mantica - Martini (CPV), su Bonaventura: Peschiera, km 115

19/5 Vergani W. - Benzoni, su Canguro: Orio al Serio, km 40
 31/5 Tomasina, su Urendo: Linate km 10
 31/5 Mantica - Oelker (CPV), su Bonaventura: S. Damiano, km 80
 31/5 Longaretti - Rossi, su Canguro: Melzo km 18
 6/6 Tomasina su Urendo: Calusco d'Adda, km 26.

7/6 Baldi, su Asiago: Binasco, km 28
 7/6 Briigliadori R., su Pinocchio: Fontaneto Po, km 88
 17/6 Briigliadori L., su Urendo: Peschiera, km 115
 5/7 Briigliadori R. - Libio, su Canguro: Venegono, km 33
 21/8 Venturi, su Canguro e Vavassori, su KA2 (Legnano): Sesto S. Giovanni, km 3.

COPPA A. V. M. TROFEO BRESSO

Ci eravamo proposti alcune considerazioni ma pensiamo, dopo il Campionato Nazionale, che non valga ora parlarne. Dall'esperienza delle prime due edizioni sapremo trarre i suggerimenti per dare alla nostra GARA, per l'edizione del 1960, una fisionomia più aderente, sul piano agonistico e organizzativo, all'importanza nazionale che si è conquistata.

Vogliamo tuttavia rinnovare il nostro ringraziamento a tutti coloro che ci hanno aiutato e dimostrato simpatia, in particolare al Sottosegretario alla Difesa, on. Bovetti, al Generale Pezzani, Comandante della 1.a ZAT, al Presidente e ai Membri del Comitato d'onore, al Sig. Casiraghi, Sindaco di Bresso, al Generale Silli, Comandante del Corpo d'Armata, al Direttore Civile di Linate, Dr. Condemi, allo amico e « capo » Generale Nannini.

E grazie a Vago, Ricotti, Zoli, Gonalba e Rovesti, ai Piloti trainer, ai Commissari e agli incaricati dei servizi che si sono magnificamente prodigati.

Ricorrendo il mesto anniversario della morte di Mara Voltolini, una Messa in suffragio è stata celebrata il 21 giugno sul campo di Bresso. Officiante Don Paolo, Cappellano Militare della 1.a ZAT.

Renato Giorgini è morto il 24 maggio, nel cielo di Ronchi, per incidente di volo. Con commozione partecipiamo al lutto della famiglia.

ATTIVITA' DI VOLO

Maggio - Giugno - Luglio - Agosto

<i>velivolo</i>	<i>Attività normale</i>	<i>coppa A.V.M.</i>	<i>Campion. Nazionale</i>
Stinson L.5 I-AEGF	92,16	3,08	—
Stinson L.5 I-AEGE	5,07	1,28	—
Stinson L.5 I-AEEN	128,42	4,13	2,04
Piper Cub I-MINK	100,16	1,41	—
Totale ore	326,21	10,30	2,04
Canguro I-AECC	142,01	3,20	21,46
Canguro I-AVMD	68,52	3,06	—
Spillo I-AVME	23,08	0,54	13,58
Pinocchio I-FIFA	48,31	4,49	—
Gheppio I-AVMG	—	1,11	—
Asiago I-AVMA	5,24	3,14	—
Urendo I-AVMH	109,38	4,37	26,13
Urendo B I-AVMI	45,38	4,19	18,26
Canguro I-AVMN	103,23	—	—
Canguro I-AVMO	130,46	—	—
Urendo I-RAIA	—	—	19,47
Totale ore	677,21	25,30	99,23

Volovelisti ed appassionati d'aviazione

Abbonatevi a **Uolo a Vela** entro il mese di Gennaio 1960. Riceverete in omaggio gli ultimi due fascicoli del 1959 (Ottobre e Dicembre).

Tariffe: abbonamento annuale (sei numeri) Lit. 1200
 abbonamento annuale ridotto per Soci di Aero Clubs o Gruppi Volovelistici Lit. 1000

AEROCLUB VOLOVELISTICO MILANESE

Federato all'Aero Club d'Italia

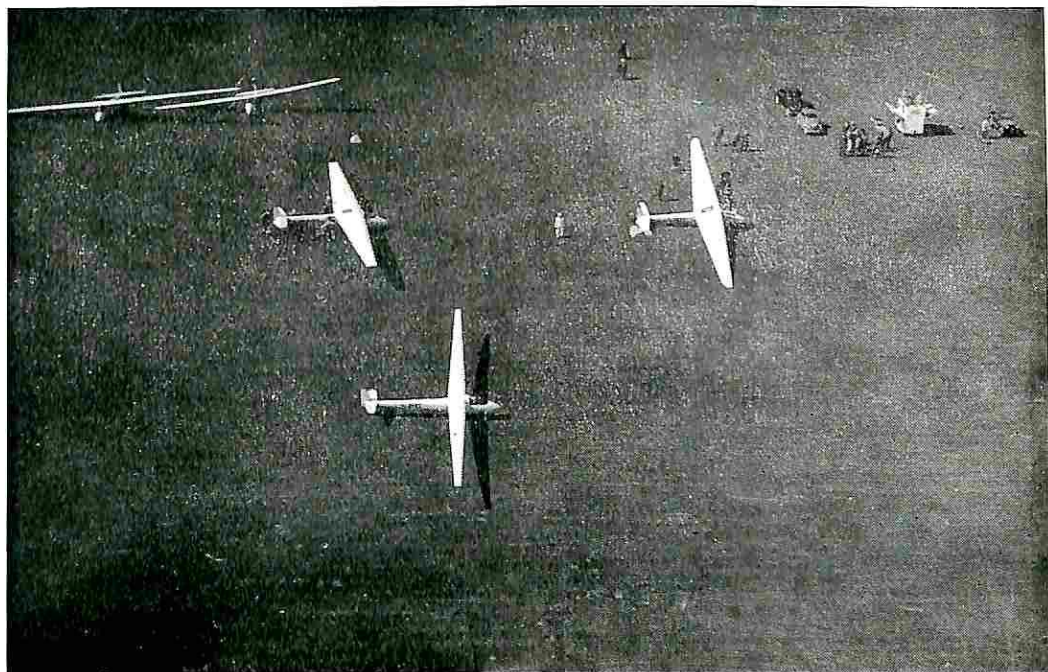


Foto Gc. Sabaini

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



AVIAMILANO - F. 14 - NIBBIO



AVIAMILANO - F. 8 - FALCO

AVIAMILANO S.R.L.

COSTRUZIONI AERONAUTICHE

VIA M. MELLONI, 70 - **MILANO** - TELEFONO 72.32.42