



IL CUMULO ANEMBO

Bollettino A. V. M.

Organo Ufficiale dell'Associazione Volovelistica Milanese
"Bruno Ceschina,, dell'Aero Club di Milano



Sede
Sezione Sperimentale Volo a Vela
Laboratorio Gruppi Sportivi
Campo di Volo

VIA UGO FOSCOLO n. 3
AEROPORTO FORLANINI - Viale dell'Aviazione
VIA CONSERVATORIO n. 9
AEROPORTO BRESCO - CINISELLO

Anno X° - Numero 8
Ottobre-Novembre '56
^^^^^^^^^^^^^^^^

FINE DI STAGIONE 1956

Gli ultimi voli di questa stagione volovelistica, chiusasi l'11 novembre, non hanno dato altri risultati. Si è potuto a mala pena ottenere qualche ora di veleggiamento solo in una o due giornate, per cui anche le prove pratiche di brevetto, sono state ostacolate dall'assenza di favorevoli condizioni meteorologiche.

Alle segnalazioni precedenti possiamo aggiungere soltanto :

DUE prove pratiche di brevetto (Giordano Locatelli ed Emilio Ferrari), involontariamente omesse negli elenchi precedenti;

QUINDICI passaggi d'apparecchio, che sono stati così realizzati :

Pinocchio : Grassi, Gussoni, Macerata, Stucchi;
Urendo : Cattaneo M., Tomasina;
Gheppio : Zanetti, Gussoni, Giacomini, Brigliadori L., Tomasina,
Bergagna, Vergani W., Grassi;
Asiago : Gavazzi E.

Gli allievi Pauli, Castiglioni, Carletti e Monti, hanno decollato senza peraltro riuscire a completare la prova pratica di brevetto, causa le inesistenti condizioni.

CONSUNTIVO DELL'ANNO -

I risultati di questo decimo anno di attività volovelistica, espressi in sintesi, sono dunque i seguenti :

- Oltre 5.000 voli complessivi per un totale di circa 1600 ore di volo : di queste, oltre 1.000 di aliante e 113 di doppi comandi sul Piper;

- 46 voli fuori campo, di cui 23 con distanze superiori ai 25 km, per complessivi 1.748 km.percorsi;
- 26 prove di " C d'argento " : 12 di quota - 11 di durata - 3 di distanza;
- 2 prove di " C d'Oro " (quota);
- 3 insegne d'argento completate;
- 20 prove pratiche di brevetto, più 2 reintegri;
- 49 passaggi d'apparecchio.

I 2.600 traini circa sono stati effettuati in gran parte dall'infaticabile Addario; un buon aiuto è stato dato da Uberti, Ciani, Galli, Brigliadori, Zanetti e Fanoli. Il delicato compito di istruzione è stato invece svolto da Brigliadori, principale colonna dell'attività didattica, da Frailich e Galli sui Piper; da Brigliadori, Del Pio, M. Cattaneo, Longaretti sui Canguri. Oreste Ricotti - assorbito dalla direzione di linea e dalla Seconda Sezione - ha potuto ugualmente effettuare una ventina di ore di volo didattiche sugli alianti.

Un netto progresso è stato anche quest'anno realizzato rispetto al 1955 sia nelle ore di volo complessive, che in quelle dei soli alianti; fortissimo l'incremento dei voli fuori campo, ai quali ci si dedica con maggiore fiducia e preparazione; lievemente minore il numero delle insegne completate, a causa della incerta stagione, ma superiore il numero complessivo delle prove d'insegna realizzate, fra cui figurano anche due prove di " C d'Oro ".

Il consuntivo numerico di quest'anno non dà ancora sufficientemente il senso del progresso raggiunto rispetto lo scorso anno, sia nella potenzialità economica, che nell'attrezzatura e nella ricchezza di nuove iniziative. Due alianti sono quest'anno entrati in linea, i prototipi Urendo e Gheppio, unitamente ad otto paracadute tutti nostri, che liberano la nostra attività dalla incertezza delle concessioni; una Fiat 1900 è stata acquistata per i recuperi e quanto prima entrerà nell'organico di linea; due Stinson L.5 ci sono stati assegnati dall'Aero Club d'Italia, perchè si possa potenziare la nostra flotta di trainatori, mentre la SSVV si è consolidata con l'assunzione regolamentare di un primo dipendente e la segreteria sembra avere definitivamente chiuso il periodo di crisi determinato dal continuo cambio del personale.

Le iniziative sono molte, buone e soprattutto positive. Una nuova macchina - l'Urendo 2° - è già in cantiere, risolvendo fra l'altro magnificamente il problema dell'annuale commessa alla SSVV; gli approcci per l'acquisto di un secondo Piper e per il reperimento dei fondi necessari sono già a buon punto, mentre l'ultimo vecchio scheletro - quello dell'Aliantino - sta per essere decisamente ultimato grazie al finanziamento da parte di due Soci. Per l'anno prossimo si parla inoltre di carrelli per l'Urendo 2° e di radio.

L'attività sportiva è stata intensa. L'A.V.M. ha sostenuto sufficientemente bene il carico derivante dagli allenamenti di Brigliadori e dall'allestimento della squadra per i Campionati Mondiali; quest'ultima ha svolto degnamente il suo compito assistenziale permettendo a Brigliadori e Fanoli una buona andata, un discreto ritorno ed un piazzamento forse non clamoroso, ma certamente significativo dal punto di vista del merito in relazione alle nostre possibilità. Il raduno, previsto per Biella, è stato sia pure turbolentemente ridotto a Bresso, ma ha dato dimostrazione evidente che l'A.V.M. è ora in condizione di appoggiare e seguire con continuità anche una intensa attività sportiva.

Le relazioni con gli altri Enti e Gruppi sono state improntate alla massima cordialità e collaborazione; così è stato ad esempio verso l'Aero Club d'Italia, specie nella movimentata fase preparatoria dei Campionati Mondiali, e verso il C. P. V. nello svolgimento della sua attività sportiva; lo dimostrano per quest'ultimo i 66 traini, tutti sportivi, effettuati attenendosi ad un criterio di massima equità nell'ordinamento dei turni. Ci auguriamo che anche per gli anni a venire si possa continuare per questa strada verso un maggiore sviluppo di tutte le attività volovelistiche.

L'INQUADRAMENTO dell'A.V.M. nell'ATTIVITA' VOLOVELISTICA NAZIONALE -

Uno spinoso problema da risolvere è stato ed è tuttora quello della nostra dipendenza dall'Aero Club Milano, aggravato dalle disposizioni pervenute all'Aero Club stesso da parte del Ministero.

Di questa pratica riportiamo la corrispondenza più importante, allo scopo di mettere al corrente i Soci degli sviluppi assunti dalla questione, che è oggi ad un punto di maturazione avanzata, e che senz'altro segnerà una svolta decisiva nel corso della vita della nostra Associazione.

Iniziamo con lo stralcio della circolare Ministeriale, più sopra menzionata :

" MINISTERO DIFESA AERONAUTICA

" DIREZIONE GENERALE AVIAZIONE CIVILE E TRAFFICO AEREO

" Divisione Brevetti e Scuole

Prot. n° B/4238

Roma, li 13 luglio '56

ALLE DIREZIONI CIVILI DI AEROPORTO
e AERO CLUB FEDERATI all'AERO CLUB ITALIA

e per conoscenza: all'AERO CLUB d'ITALIA Via C. Beccaria 35

R o m a

OGGETTO : Volo a vela - Impiego alianti " BIPOSTO e MONOPOSTO "

" Questo Ministero nell'attuazione del deciso programma di potenziamento del volo a vela civile e nell'intento di snellire e semplificare le procedure vigenti in materia, ha deciso di restituire all'Aero Club d'Italia la piena responsabilità ed autonomia nell'esercizio delle specifiche attribuzioni conferitegli dalla legislazione in vigore per tale attività.

Pertanto, in materia di volo a vela civile, dovranno essere osservate, con decorrenza immediata, le seguenti disposizioni di massima :

1) Tutte le norme di pratica esecuzione che dovranno regolare l'attività di volo a vela Civile, saranno emanate dall'Aero Club d'Italia, su direttive di questo Ministero, specie per i problemi di maggiore importanza;

2) Qualsiasi pratica o carteggio, comunque riguardante, direttamente o indirettamente, il volo a vela civile, dovrà pertanto essere trattato con il Ministero dai Centri, Scuole e dai singoli interessati, esclusivamente per tramite dell'Aero Club periferico e dall'Aero Club d'Italia. Quest'ultimo, nell'esercizio delle attribuzioni proprie, è l'unico Ente competente a vagliare ed istruire ciascuna pratica ed a deciderne o meno l'inoltro al Ministero. (Omissis).

4) Dai principi sinora esposti consegue che in periferia l'attività di volo a vela può e deve essere svolta soltanto dagli Aero Clubs Federati allo Aero Club d'Italia od in seno a detti Aero Clubs (giusta quanto disposto con Determinazione Ministeriale 31.8.1950 n. B/8016). Ne consegue ancora, che eventuali Gruppi, Centri od Associazioni volovelistici comunque denominati, potranno costituirsi ed operare soltanto in seno ad un Aero Club Federato, che assuma la responsabilità del loro operato a tutti gli effetti.

A questo riguardo gli Aero Clubs periferici federati dall'Aero Club di Italia, devono al più presto rivedere ed eventualmente regolarizzare la situazione del volo a vela nella propria circoscrizione e le Direzioni di Aeroporto impedire che si eserciti attività di volo a vela da enti o privati che non facciano parte del competente Aero Club territoriale e che non abbiano ricevuta la relativa autorizzazione dall'Aero Club d'Italia, con apposito disciplinare.

Le Associazioni secondarie operanti nella circoscrizione territoriale di ciascun Aero Club federato all'Ae.C.I. devono sempre fare risultare, sia sulla carta usata per corrispondenza che dai timbri, l'intestazione principale col nome dell'Aero Club del quale sono emanazione, e come sottotitolo la propria, es. : AERO CLUB di MILANO - Associazione Volovelistica oppure Gruppo Volovelistico, etc.

7) L'abilitazione al pilotaggio di un aliante monoposto o biposto, diverso da quello sul quale è stato conseguito il brevetto " C " di volo a vela, verrà concesso dopo una adeguata attività svolta su un nuovo aliante, sotto la guida dell'istruttore, ritenuta sufficiente da quest'ultimo e dall'Aero Club d'Italia.

9) L'abilitazione al pilotaggio degli alianti veleggiatori biposti con passeggero viene conferita esclusivamente ai piloti che abbiano compiuto non meno di trenta ore di volo complessivamente su veleggiatori, delle quali almeno 20 ore soli a bordo, e siano altresì ritenuti idonei a conseguire la richiesta abilitazione dall'Istruttore e dal Direttore della Scuola, nonché dall'Aero Club d'Italia.

Seguono altre norme sul pilotaggio degli alianti biposti e di carattere generale.

Per attuare quanto richiesto soprattutto nell'Art. 4, e per trovare una soluzione decorosa al problema della interdipendenza fra Enti praticanti attività diverse ed autonome e dotati di patrimoni ed organi direttivi distinti, l'Aero Club M. e l'A.V.M. hanno stabilito diversi contatti e tentato diversi compromessi, giungendo alle conclusioni emergenti dagli scritti che qui sotto riportiamo integralmente.

Lettera dell'A.V.M. allo	Spett.	CONSIGLIO DIRETTIVO Aero Club Milano
e per conoscenza	"	Spett. AERO CLUB d'ITALIA - ROMA
	"	Spett. DIREZIONE CIVILE Aeroporto Forlanini Linate

" OGGETTO : apporto Soci e Materiale.

Il nostro Consiglio Direttivo nella seduta del 6.11.1956, ha deliberato di proporre al Consiglio di codesto Aero Club di accogliere nel suo seno tutti i Soci ed i mezzi di proprietà della scrivente Associazione e in uso della stessa.

Nel proporVi quanto precede, siamo costretti a richiederVi una risposta risolutiva entro e non oltre il 19 novembre p.v., dato che il Direttore dell'Aeroporto Civile di Linate ci ha precisato in termini perentori, che non riconoscerà più le nostre denunce di benzina sdoganata, nè riconoscerà le attività didattiche svolte su aeromobili di nostra proprietà o gestione, se non ci costituiamo in Aero Club (vedi circ. Ministeriale Prot. n.B/4328 del 13.7.56).

In attesa di una Vs. sollecitata definitiva risposta entro tale termine, Vi preghiamo gradire i nostri migliori saluti.

f.to il Presidente
FRANCO GIACOPINI

La risposta è giunta con la seguente lettera :

" AERO CLUB MILANO - Presidenza, Prot. 3852

Linate, 20 novembre '56

All'ASSOCIAZIONE VOLOVELISTICA MILANESE Milano
" Spett. AERO CLUB d'ITALIA - Roma
" On. DIREZIONE AEROPORTO CIVILE - Milano-Linate

OGGETTO : apporto Soci e Materiale

Con riferimento alla Vs. lettera del 9 corrente mese di pari oggetto ci pregiamo comunicarVi che il Consiglio Direttivo nella sua seduta del 12 novembre 1956, ha deliberato di non accogliere la proposta avanzata da codesta Associazione con la lettera di cui sopra, per i motivi diffusamente esposti nello stralcio del verbale, che qui si allega.

Distinti saluti

f.to AERO CLUB MILANO
Il Presidente
Ing. A. Ambrosini

Ed ecco lo stralcio del verbale, come esso ci è pervenuto :

AERO CLUB MILANO

Stralcio del Verbale della Seduta di Consiglio tenuta il 12 novembre 1956

Ordine del Giorno

Discussione e votazione sull'Ordine del Giorno presentato dal Consigliere Ing. Preti sul volo a vela.

O m i s s i s

Prende la parola il Presidente Ing. Ambrosini, che riassume quanto è stato oggetto di discussione nella precedente seduta, onde mettere al corrente il Consigliere Ing. Peretti sugli argomenti in discussione e, nel contempo, dà lettura dell'O.d.G. presentato dall'Ing. Preti, così concepito :

" Poichè ritengo che le eccessive lungaggini nel prendere decisioni circa la sistemazione del volo a vela non giovi nè all'Aero Club nè al volo a vela, e possa anzi essere causa di futuri sviluppi relativi, propongo che il Consiglio prenda una netta posizione, esprimendo mediante votazione la sua opinione in proposito. A tale voto è necessario che segua in tempo limitato e comunque entro il 15 dicembre 1956 una azione chiara e decisa. "

nonchè della lettera indirizzata dall'A.V.M. al Consiglio Direttivo dell'Aero Club Milano e per conoscenza all'Aero Club d'Italia - Roma ed alla Direzione Civile dell'Aeroporto di Linate, così concepita :

OGGETTO : apporto Soci e materiale

.....
(vedi lettera A.V.M. del 9.11.56 precedentemente riportata)

A questo punto, conclude l'Ing. Ambrosini, siamo stati oggi convocati per discutere e deliberare sul seguente argomento:

Accogliere in seno all'Aero Club la A.V.M. o consentire che essa si costituisca in Aero Club.

Prende la parola l'Ing. Bozzi che, richiamandosi all'O.d.G. presentato dal Consigliere Ing. Preti, nonchè al contenuto della lettera A.V.M., pone al Consigliere Brigliadori la seguente domanda :

" Nel caso che l'Aero Club decidesse di accogliere la proposta dell'A.V.M., per cui tutto il patrimonio di proprietà dell'Associazione od in gestione alla stessa, passa all'Aero Club, così come tutti i Soci automaticamente diventano soci dell'Aero Club, vede esso Brigliadori la possibilità che la gestione di tale attività possa essere economicamente positiva per l'Aero Club, tenuto conto che sino ad oggi l'A.V.M. ha gestito i suoi servizi con prestazioni gratuite dei suoi Soci ".

Prende la parola il Consigliere Brigliadori e rispondendo al quesito posto dal Vicepresidente Ing. Bozzi precisa che effettivamente gli incarichi di maggior onere : direzione della Scuola ed Istruttori di volo, sono esplicati da elementi che prestano la loro opera gratuitamente mentre la gestione dell'Officina e di altri servizi, è affidata ad elementi che prestano la loro opera retribuita con carattere artigianale, vale a dire con assunzione in proprio.

Effettivamente, continua il Consigliere Brigliadori se l'Aero Club incorporasse l'A.V.M., questo spirito di volontariato verrebbe a cessare, il che ne renderebbe più gravosa la gestione, e, conseguentemente negativa per l'Aero Club, se vista dal lato economico, salvo che si riuscisse a costituire un Consiglio di maggioranza volovelistico.

Prendo la parola l'Ing. Ucelli e fa rilevare che qualora l'Aero Club decidesse di incorporare l'A.V.M., ne deriverà come logica conseguenza, che il futuro Consiglio Direttivo dell'Aero Club sarà quasi esclusivamente composto da elementi del volo a vela e cioè con grande scapito del volo a motore, i cui problemi diminuirebbero di importanza.

Prende la parola il Presidente Ing. Ambrosini che riassumendo quanto giustamente ha fatto presente l'Ing. Bozzi sulla questione di carattere economico-amministrativo e quanto ha risposto il Consigliere Brigliadori, si deve concludere che sarebbe deleterio per l'Aero Club Milano assorbire il patrimonio A.V.M. con tutti i relativi oneri. Questo per quanto ha riguardo col puro fatto amministrativo, mentre per quanto ha riferimento con lo sviluppo e le affermazioni a venire, le conseguenze dell'assorbimento sarebbero anche più gravi, in quanto ove fossero per cessare quella passione e quello spirito di sacrificio che sono stati il primo e più importante fattore del meraviglioso e singolare affermarsi dell'A.V.M., verrebbe fatalmente a cessare o quanto meno a limitarsi il suo sviluppo che bisogna invece augurarsi sempre maggiore.

L'accettare la proposta A.V.M. nuocerebbe poi anche allo sviluppo dell'Aero Club Milano che vedrebbe aumentare sensibilmente i propri impegni per stipendi e spese generali, senza speranza di una contropartita.

Per questo, e soprattutto nel desiderio di conservare intatte queste due organizzazioni, che tanto serio e positivo contributo hanno apportato alla buona causa dell'Aeronautica Italiana, sia pure a malincuore, propone di rinunciare a quanto ha proposto il Consiglio dell'A.V.M.

Il Consiglio prende atto ed unanime delibera :

- a) Rinunziare a controllare ed avvallare l'attività volovelistica, e pertanto comunicare tale decisione ai Gruppi Volovelistici che oggi fruiscono di mezzi Ministeriali e facilitazioni da parte dell'Aero Club d'Italia, tramite l'Aero Club Milano.
- Posta ai voti, la proposta, viene approvata all'unanimità.
Per il caso particolare dell'A.V.M., esaminate le proposte contenute nella lettera del 9 novembre, più sopra trascritta integralmente e sentite le osservazioni formulate dal Vicepresidente Ing. Bozzi sul piano amministrativo, e sentite le osservazioni del Consigliere Brigliadori, per cui in sostanza incorporare l'Associazione nell'Aero Club, equivarrebbe a sminuire lo sviluppo veramente encomiabile che allo stato attuale può vantare, il Consiglio unanime delibera di rinunciare all'offerta della A.V.M., lasciando libera l'Associazione di studiare un proprio nuovo inquadramento, compresa la eventuale costituzione di un altro Aero Club, che l'Aero Club di Milano consente e favorisce in conformità ai seguenti accordi :
- a) Passaggio del disciplinare n.1 per la scuola di volo a vela per l'Aero Club Milano al costituendo nuovo Ente.
- b) Passaggio al nuovo Ente dei beni di assegnazione Ministeriali già assegnati all'Aero Club Milano per l'A.V.M.
- c) Mantenere in vigore con il nuovo Ente l'accordo Mo. Ve. Tra. tuttora vigente fra l'Aero Club Milano e l'A.V.M.
- d) Concedere al nuovo Ente l'uso di parte dei locali della Sede di via Ugo Foscolo n. 3 previo accordo sul relativo canone.
- e) Nello spirito di collaborazione fra l'Aero Club ed il nuovo Ente che si costituirà, resta convenuto che non sarà svolta attività in concorrenza fra loro.

Messa ai voti la proposta ed i relativi punti che ne fanno parte integrante, viene approvata all'unanimità.

Alla lettera ed al verbale che sopra abbiamo riportato, ha fatto seguito una seconda lettera dell'Aero Club ed indirizzata ai seguenti Gruppi milanesi :

" AERO CLUB MILANO - Presidenza Prot. 3851 - 20 novembre 1956 -

" Ai Gruppi di Volo a Vela :

" ASSOCIAZIONE VOLOVELISTICA MILANESE - Milano

" CIRCOLO POLITECNICO DEL VOLO - Milano

" GRUPPO AUTONOMO VOLOVELISTICO - Milano

" Oggetto : Volo a vela "

" Ci preghiamo comunicare che il nostro Consiglio Direttivo dopo numerose sedute nelle quali si è trattato il problema del volo a vela, e nella seduta conclusiva del 12 corr., nella quale fra l'altro ha preso in esame la proposta dell'A.V.M. tendente ad apportare in seno al nostro Aero Club - Milano, soci e materiale di sua proprietà o in uso, allo scopo di risolvere in via definitiva tutti i problemi inerenti ed in particolare quello derivante dall'assegnazione di benzina in franchigia, ha deliberato di lasciare liberi i Gruppi di Volo e Vela di scegliersi un proprio nuovo inquadramento.

A maggior chiarimento di quanto sopra, vi trascriviamo in appresso, uno stralcio del verbale della seduta del 12 corr.

" Stralcio del verbale della seduta di Consiglio tenuta il 12 novembre 1956

.

f.to AERO CLUB MILANO

Il Presidente : Ing.A.Ambrosini

A seguito di questa corrispondenza, l'A.V.M., libera di scegliersi un nuovo inquadramento, ed appoggiata in questo dall'Aero Club Milano, ha inoltrato la lettera qui sotto trascritta integralmente :

Spett.

AERO CLUB d'ITALIA

R O M A

e p. c.

Spett.

Milano, 24 novembre 1956

AERO CLUB MILANO -

MILANO - LINATE

OGGETTO : Nostra posizione in seno all'Aero Club Milano e all'Aero Club Italia"

" Vista la risposta data dall'Aero Club Milano con lettere del 20 novembre 1956, prot. 3852, Presidenza R/B/Bed, e allegato verbale di Consiglio (giuntivi per conoscenza) alla nostra richiesta formulata con foglio in data 9 novembre, Vi comunichiamo che non possiamo ritenerci più dipendenti o comunque facenti parte dell'Aero Club Milano.

" Da oggi quindi la nostra corrispondenza non porterà più la intestazione 'Aero Club Milano', nè il visto del Consigliere dell'Aero Club Milano delegato per il volo a vela.

" Desideriamo nel contempo comunicare a codesto Aero Club d'Italia che, seguendo l'esplicito suggerimento del Consiglio dell'Ae.C.M. e con l'appoggio di quest'ultimo, al fine di risolvere una situazione di insostenibile compromesso, abbiamo deciso di presentare la seguente richiesta :

" che l'Associazione Volovelistica Milanese, unitamente a qualsiasi altro Gruppo di Volo a Vela che lo desideri, sia riconosciuta da codesto Aero Club d'Italia come Ente Federato con la qualifica di Aero Club e la nuova denominazione :

" AERO CLUB DEI VOLOVELISTI MILANESI "

" in ottemperanza agli Art. 1 - 2 - 3 - 4 - 8 - 9 - 10 - 11 - 14 dello Statuto dell'Aero Club d'Italia.

Con osservanza

p. il Consiglio Direttivo
(un Consigliere: Soldini)

PREMI DI ATTIVITA' ISTITUITI dall'AE.C.I.

Dal Notiziario n. 30 dell'Aero Club d'Italia, del 24.11.1956, si ha che la formula per la determinazione dei premi per i voli di distanza viene modificata come segue :

$$p = 5.000 + '200 (D-50),$$

dove : p = premio in lire e D = distanza in km.percorsa, valutata in linea retta.

Vengono presi in considerazione soltanto i voli di distanza effettuati in conformità del Codice Sportivo F.A.I., con particolare riguardo a quanto prescritto in merito al massimo dislivello ammesso fra le quote s.l.m. di sgancio e di atterraggio.

I piloti che aspirano al premio devono farne domanda tramite l'Aero Club di appartenenza, allegando :

- 1) un verbale firmato da una Autorità Aeroportuale in cui siano indicati i dati relativi al volo ed in particolare le località di partenza e di atterraggio, le quote s.l.m. di sgancio e di atterraggio.
- 2) una dichiarazione dell'Autorità Aeroportuale o, in caso di atterraggio fuori campo, della Stazione di Carabinieri più prossima, precisamente la data e la ora di atterraggio nonché la ubicazione della località.

Ogni pilota ha diritto ad un solo premio per volo inferiore ai 100 km.

Resta invariato il premio fissato per i voli di distanza valevoli per il conseguimento di una insegna F.A.I.

L'Ae.C.I. ha pure disposto un premio per i voli di quota con guadagni superiore ai 5.000 m., in ragione di £ 2.000 ogni 100 metri guadagnati in più dei 5.000. Le quote assolute raggiunte, anche se ottenute senza il guadagno dei 5.000 metri, ma che rappresentano un'altezza massima raggiunta in Italia, anche

se lo scarto del precedente primato è inferiore del 5%, ricevono un premio fisso di £ 20.000 aumentabile, caso per caso, a discrezione dell'Aero Club d'Italia in base al valore che si attribuisce alla prova stessa.

Le prove suddette possono essere eseguite sia con monoposti che con biposti, sia con una che due persone a bordo. Le prove devono essere eseguite su territorio nazionale. Le prove di quota per le insegne, ricevono un premio conglobato nel premio d'insegna. Non vengono premiate le prove eseguite presso la Scuola Centrale di Rieti, o comunque in tutti i casi in cui le spese per la effettuazione delle prove non siano a carico del pilota.

UN ELOGIO all'A.V.M.

Ci è giunta, graditissima, la seguente lettera dell'Aero Club Italia:

" Ho ricevuto stamane i dati conclusivi dell'attività di codesta Associazione per il 1956, e mi affretto ad esprimere a tutti coloro che hanno contribuito al raggiungimento di codesti brillanti risultati, il mio più sincero plauso.

L'Associazione Volovelistica Milanese, si è confermata, anche nel 1956, e di gran lunga, la più efficiente, attiva e brillante delle nostre organizzazioni periferiche ed un importante pilastro del volo a vela italiano.

Mentre formulo i miei voti più sinceri per l'avvenire del Vostro Socializio, tengo a rinnovarvi l'assicurazione che al mio plauso affiancherò, come sempre ho fatto, l'appoggio più sostanziale nel limite delle mie possibilità. E questo semplicemente perchè ve lo siete meritato col lavoro, la serietà e la capacità organizzativa.

Molti cordiali saluti. "

f.to AERO CLUB d'ITALIA
Il Presidente la Commissione
per il Volo a Vela
Col. UMBERTO NANNINI

Roma, 19.11.1956

Siamo veramente commossi per le frasi che il Col. Nannini ci ha voluto scrivere, e non abbiamo parole per ringraziarlo della sua simpatia e del suo efficace appoggio. Il Comandante Nannini è il papà del volo a vela italiano, di quello cioè nato dal niente a Paullo, quasi trent'anni or sono; e dette da un entusiasta, infaticabile appassionato, quale Egli continua tuttora ad essere, queste frasi acquistano maggior significato e spronano ad un crescente progresso.

GLI ESAMI TEORICI

Il giorno 6 novembre l'apposita Commissione Ministeriale ha esaminato i nostri aspiranti al brevetto " C ", che hanno riportato le seguenti votazioni :

Buzzi Arturo	22/30	Benzoni Marcello	24/30	Pauli Paulo	28/30
Canali Armando	22/30	Borromeo Adalberto	25/30	Cristofori Remo	28/30
Locatelli Giordano	25/30	Abate Francesco	29/30	Garelli Sebastiano	27/30
Favretti G piero	23/30	Neda Michele	26/30	Carletti Alberto	24/30
Colombo Aldo	22/30	Broggini Ferdinando	26/30	Giori Carlo	24/30
Ghiorzo Antonio	26/30	Saini Enrico	20/30	Cattaneo Franco	20/30
Serrantini G carlo	23/30	Mignoni Guido	24/30	Manzoni Roberto	30/30
Del Frate Giuseppe	20/30	Caperdoni Adriano	26/30	Lualdi Renato	26/30
Dell'Oro Franco	23/30	Chiodaroli G paolo	28/30	Pantaleoni Carlo	28/30

L'URENDO ED IL CONCORSO

L'Ae.C.I. ha indetto un concorso per la scelta di un aliante di buone caratteristiche, robusto, pratico, di basso costo sia di produzione che di manutenzione, da riprodursi in piccola serie per la dotazione ai Gruppi Volovelistici italiani.

Quando a suo tempo si conobbero le modalità del concorso, l'A.V.M. decise di partecipare alla gara con i disegni dell'Urendo, allora in allestimento. Oggi si ha notizia che fra i tre alianti ammessi alle prove pratiche di volo, vi è anche il nostro, che nel frattempo è stato come noto ultimato e che ha già fatto più di 150 ore di volo.

Dal confronto con gli altri due prototipi sarà scelto l'aliante ritenuto più adatto allo scopo prefisso.

L'URENDO II°

Nel frattempo il Gruppo Urendo II° si è costituito, e la relativa macchina è da tempo in cantiere. A tutt'oggi sono stati fatti il piano di coda ed i longheroni. Le modifiche che tale macchina presenta rispetto al prototipo, sono i flaps, il cui uso permetterebbe atterraggi più lenti e spirali pure più lente e strette. Il Gruppo intende riservare a sé l'uso precipuo di questo aliante, che rimane quindi di proprietà, per l'esplicazione di attività sportiva autonoma di voli fuori campo. E' quindi prevista la costruzione del carrello per il ricupero e la dotazione di radio. I componenti il Gruppo costituirebbero inoltre la relativa squadra ricuperi.

Il costo complessivo della macchina è quindi superiore al prototipo, nonostante il risparmio di ore lavoro derivante dall'utilizzo di dime già esistenti; si fa inoltre assegnamento sulla corresponsione dei premi di costruzione per la macchina, e sui contributi stabiliti dall'Ae.C.I. per la costruzione del carrello e l'acquisto della radio.

A tutt'oggi i componenti del Gruppo sono sette; le quote sono state stabilite in previsione di dieci partecipanti. Il Consiglio dell'A.V.M. ha già approvato la costituzione del Gruppo e la costruzione della macchina, a termini di regolamento. Poichè la cosa presenta un particolare interesse, soprattutto per ciò che riguarda la destinazione e l'uso dell'aliante, si raccomanda questa iniziativa a tutti i soci, allievi e sportivi. Maggiori ragguagli si possono ottenere dal Capo-Gruppo Tomasina.

UN CONVEGNO VOLOVELISTICO

Il 28 novembre, nella sede dell'A.V.M., si è avuto un convegno volovelistico indetto dall'Ae.C.I., con la partecipazione del Presidente dell'Ae.C.I. Ing. MANILLO ZERBINATI, del Presidente la Commissione Permanente per il Volo a Vela dell'Ae.C.I. Colonnello NANNINI, del Ten. PLINIO ROVESTI pure dell'Ae.C.I., di rappresentanti nostri e di altri Gruppi Volovelistici.

Scopo della riunione era la trattazione dei seguenti argomenti :

- a) Orientamento attuale del nostro sport in seno all'Ae.C.I.;
- b) Provvidenze per aiutarne lo sviluppo;
- c) Esigenze più sentite;

- d) Organizzazione;
- e) Attività sportiva e didattica;
- f) Politica delle costruzioni.

Hanno parlato il Presidente dell'Ae.C.I. Ing. Zerbinati, che ha fatto alcune dichiarazioni, il Col. Nannini, che ha fatto una relazione sulla situazione attuale, sui risultati ottenuti e sul programma per il 1957, ed il nostro rappresentante Brigliadori.

DISPOSIZIONI MINISTERIALI

Col Notiziario n° 29 del 13.11.1956, l'Ae.C.I. ci comunica che il Ministero ha disposto con la Circolare B/6254 che gli Aero Clubs e le Scuole di pilotaggio, prima di permettere il volo ai piloti in obbligo di usare gli occhiali, si accertino che gli stessi usino gli occhiali prescritti e ne portino un paio di riserva onde si sia garantiti che in qualsiasi evenienza, peraltro già verificatasi, il pilota o l'allievo non rimanga in nessun caso, privo degli occhiali.

CONFERENZE

Nella seconda quindicina del gennaio prossimo il Ten. Plinio Rovesti ci terrà bisettimanalmente le tanto attese conferenze meteorologiche, la cui somma utilità è conosciuta ormai da tutti. Ringraziamo in anticipo Rovesti e lo attendiamo con viva simpatia.

Nel contempo si annuncia che tutti i giovedì, a partire dal 6 dicembre p.v. si terranno presso la nostra sede alle ore 21, alcune conferenze sulla navigazione aerea, di particolare interesse. Relatore: Giorgio Frailich. Nel corso di tale ciclo di conferenze, saranno trattati anche altri argomenti.

LA NUOVA SEGRETARIA

Si comunica che il Sig. ITALO GIARETTA non è più nostro segretario. Al suo posto c'è ora la Signorina PIERA TRIFIRO'.

Al Sig. Giaretta il nostro vivo ringraziamento per la collaborazione ricevuta.

I CAMPIONATI DEL MONDO DEL VOLO A VELA 1956 A SAINT-YAN

=====

Le note che seguono sono state pubblicate dalle riviste inglesi "Aeroplane" e "Flight" e successivamente raccolte dalla pubblicazione francese "Aviasport". Da quest'ultima ne facciamo la traduzione :

Durante l'allenamento Goodhart e Foster hanno battuto il record inglese di andata e ritorno per biposti con 227 km. sulla rotta Saint-Yan - Montluçon. Wills ha battuto il record inglese su circuito triangolare di 100 km.; Domisse, con un Breguet, ha stabilito lo stesso record per il Sud Africa, mentre Rousselet e Trubert hanno migliorato il primato francese di velocità sui 200 km. a 51,3 km/h. Toutenhoofd ha stabilito il record olandese sullo stesso circuito; Wills infine ha superato un suo record personale coprendo 205 km. in 3h.58' a 51 km/h.

Molti altri primati sarebbero stati battuti se i commissari avessero potuto controllare i punti di virata. Molti dei records citati sono stati controllati fotograficamente dai piloti stessi col metodo Landi gradito dalla F.A.I.

Prima giornata - 30 giugno - Come le gare cominciarono, il vento, che durante l'allenamento spirò da Nord, ruotò a Sud-Ovest e portò dei cumuli in una massa d'aria calda. Così quando la prova fu definita in una distanza libera, con divieto di superare le frontiere francesi, molti piloti pensarono a Dunkerque, mentre altri, interessati dalla possibilità di conquistare un diamante alla loro insegna d'oro, fissarono una meta di 300 km. per tentare nello stesso tempo di migliorare il loro record nazionale di distanza a meta prefissa. Questi ultimi fissarono un punto sulla frontiera di Nord-Est.

L'Olympia IV di Bill Ivans, che aveva il numero uno, fu dunque il primo a decollare verso le 10,45 ed in 37 minuti ben 58 aianti erano in volo. Numerosi furono coloro che arrampicarono faticosamente, non essendo molto vigorose le termiche, come si poteva constatare vedendo il gran numero di macchine che spiralarono nella stessa colonna ed a bassa quota. Si ebbero due atterraggi immediati da parte dell'Eolo italiano e del Breguet del canadese Ames.

La prova fu vinta dall'argentino Cuadrado che realizzò 431 km. di distanza atterrando a Nord di Maubeuge. Trentun aianti superarono i 300 km. Evidentemente i primi 120 km. furono i più penosi, e superata questa distanza le cose furono più facili. Tuttavia i piloti non furono d'accordo con l'inglese Stephenson, concorrente nei monoposti, e che portò il suo Skylark III a 327 km. classificandosi 24° su 45. Egli infatti attribuì il cambiamento meteorologico all'ora. I cumuli non si svilupparono che dopo la mezza, dove gli fu possibile fare della buona velocità sopra la campagna, e poi il tempo si guastò ancora. Nel periodo intermedio egli trascurò le ascendenze di 3 metri per poi cercare di utilizzare quelle di 0,50 metri.

Altri piloti attribuirono la ragione del miglioramento del pieno pomeriggio agli effetti locali. A Saint-Yan i cumuli sparirono in questo momento ma se ne vedevano ancora molti al Sud.

Mac Cready si classificò 2° con 389 km. - Brame, su un Geier, si attribuì il record canadese a meta prefissa su Metz con 335 km. e Oda il primato giapponese di distanza libera con 329 km.

Seconda giornata - 2 luglio - Corsa su Saint Etienne, 100 km. a Sud-Sud-Est con traini cominciati alle 14,15. Tre partenze erano permesse a ciascun pilota, ma quasi senza eccezioni essi non trovarono alcuna corrente durante i primi due, essendo il campo sovrastato da una possente incudine proveniente da un temporale allortanato.

Tutt'intorno all'orizzonte si potevano vedere dei cumuli nei diversi stadi di gonfiamento sino al cumulonembo, ed infine alle 16,30 uno di essi giunse sul campo, invitando i piloti ad approfittarne e ad arrampicarsi dentro per guadagnare altezza e scivolare verso Saint Etienne. Ma il volo vi è stato difficile per la complessità interna di questa nube e per il vento di traverso che si era sollevato. Il pilota spagnolo Juez raggiunse la più alta quota del giorno in questa nube con 8.000 metri e fu uno di coloro che raggiunsero la meta. Wills raggiunse i 22.000 piedi ma li perse rapidamente, per poi riguadagnare quota e raggiungere infine la meta. Goodhart e Foster uscirono dalla massa nuvolosa a 9.000 piedi al di sopra di Roanne. Stephenson, che tottò i 19.000 piedi, si perse nelle nubi ma si posò ugualmente a soli 4 km. da Saint Etienne. I tre americani giunsero tutti alla meta. Ivans (USA) e Trager-Miller(USA) vinsero la gara.

Terza prova - 3 luglio - Un'ora o due di cumuli, poi di termiche, poi di volo di pendio, poi dell'onda ed un plané finale da una altezza dalla quale una vista gloriosa delle cime innevate delle Alpi poteva essere ammirata, furono le esperienze successive dei numerosi piloti che terminarono la terza prova, la corsa su asse fissato Saint-Yan - Cuers, ed oltre. Questo " oltre " non fu dimenticato da Mac Cready, che vedendo dalla sua quota lo Skylark di Wills, l'Olympia di Ivans ed il Meteor di Saradic sul campo di Cuers, si spinse un pò più lontano sino al mare e si aggiudicò gli 800 punti contro i 762 degli altri tre. Mr. Wallington, il consigliere meteo della squadra inglese, sembrava aver fiutato ciò che accadeva nell'aria prima che la prova fosse fissata dalla giuria. Lo si intese, un'ora prima del briefing, dire ai suoi piloti che il leggero vento da ovest della regione sarebbe stato rimpiazzato nella Valle del Rodano dal Mistral, che urtando corte catene di monti perpendicolari alle colline, avrebbe certamente creato dell'onda.

I primi decolli si effettuarono alle 13. Era abbastanza tardi per fare delle lunghe distanze in termica, ma l'essenziale era di arrivare alla valle del Rodano e traversarla prima che queste termiche si dissolvessero, e poter utilizzare così le ascendenze dinamiche sui pendii Est della valle, e le onde. La parte termica del volo fu relativamente agevole in principio, perchè, come disse Ivans, c'erano tanti alianti in aria fra Saint Yan e Roanne, che tutte le termiche erano poco indicate da gavitelli. Alcuni utilizzarono la nube e fra essi Goodhart e Foster.

Questa termica fu buona per i primi 50-60 km.; poi i cumuli divennero rari e gli alianti più largamente distanziati. Molti piloti, fra cui Stephenson, andarono al tappeto cercando le termiche troppo in basso. Le cose dovettero essere peggiori nei pressi del Rodano e le previsioni ufficiali, secondo cui il Mistral avrebbe distrutto tutte le termiche sulla vallata, si trovarono confermate dal tedesco Haase, su biposto H.K.S. che tuttavia riuscì a traversarla. Goodhart e Foster riuscirono pure trovando qualche debole termica nella valle, ma Trager, su Schweizer 2-25, che li accompagnava, dovette atterrare. Tre biposti si avvicinarono a Cuers : Haase con 362 km. -- il Kosava Jugoslavo con 346 km. e Goodhart con 340 km. Lo H.K.S. avrebbe potuto andare facilmente sino a Cuers se, per non si sa quale fatto straordinario, Haase non avesse dimenticato di portare una carta della regione. Tutti e tre fecero del volo di pendio

nell'Est della valle Goodhart ebbe il piacere di vedersi salire a 1.000 metri in cinque minuti, nella deflessione del Mistral contro un pendio a picco. Poi essi agganclarono l'onda e tutto andò bene per numerosi chilometri, ma la loro ultima punta di salita l'ebbero molto tardi, alle 19,55, molto bassi, sopra un aeroporto vicino al confluente della Durance e del Verdon.

Tra i piloti di monoposto che andavano fino a Cuers ed oltre, tutti percorsero una ottantina di km. utilizzando il volo di pendio in pendio, prima di entrare nell'onda a valle delle ultime montagne. Ivans fece la più alta quota nell'onda, 21.000 piedi, la quale era più che sufficiente per raggiungere Cuers, dato che Mac Cready trovò bastanti 11.000 piedi. Wills raggiunse nelle onde successive, 10.000, 15.000, 12.000 e 10.000 piedi e tanto lui che Ivans atterrarono in quanto sopraggiunse la notte. L'ultimo ad atterrare fu Mac Cready alle 21,15 a lato di una pista segnalata e luminosa vicino a Hières.

Quarta prova - 5 luglio - In questo giorno fu deciso una corsa in triangolo Saint Yan-La Palisse-Roanne. Avendo la maggior parte dei concorrenti sperimentato questo triangolo durante l'allenamento, essi conoscevano il percorso, ma questa volta essi provarono le termiche poco attive. I rimorchi cominciarono a mezzogiorno con dei piccoli cumuli in vista tutti intorno all'orizzonte ma senza alcunchè sopra Saint Yan. Non si è ancora ben calcolato quanti alianti occorranza per comprimere una termica e per impedirle di salire, ma tuttavia 28 macchine dimostrarono che esse potevano occupare la stessa termica ed ancora salire. Ma era vicina al terreno e la difficoltà era di trovare altrove. Degli otto monoposti che terminarono la corsa, Mac Cready fu il più rapido con 44 km/h di media. Gli altri furono; Arbajter (Jugoslavia), Wiethuchter (Germania) e Jus (Spagna). Hanna Retsh fallì la meta, posandosi a meno di 3 km. dal traguardo, che era a Saint Yan. Fra i biposti, solo l'argentino completò il circuito.

Quinta prova - 6 luglio - Questo giovedì fu un altro giorno destinato alla distanza libera, ma al confronto delle altre giornate, il vento era debole e le termiche povere. Le partenze furono effettuate tardi. Molti piloti superarono la valle del Rodano nella speranza di agganciare ondulatorie che avrebbero potuto sostenerli sino alla notte. Toutenhoofd, olandese, fu uno di questi: raggiunse 9.200 piedi in un'onda e condusse il suo Skylark a filo del vento atterrando vicino a Donzere (270 km.) alle ore 21.15.

Non essendo egli di ritorno il giorno seguente, a richiesta della maggioranza dei concorrenti, la prova di andata e ritorno che era stata proposta non ebbe luogo.

Fra coloro che filarono verso l'Est vi fu Stephenson, che oltrepassò la frontiera o raggiunse Ginevra a 180 km. nonchè Goodhart e Foster che andarono a 20 km. oltre attraversando il lago di Ginevra, ma che fecero ritorno posandosi alla frontiera francese.

Sesta prova - 8 luglio - Ancora nessuna nube nel cielo il mattino presto, mentre la temperatura si elevava rapidamente verso i 27°C. una copertura di cirrostrati si avvicinava dal Sud ed al momento in cui si cominciarono i rimorchi, alle 13,30, la potenza del sole era già attenuata dalle nubi. La prova stabilita era una corsa su Beaune di 100 km. (direzione Nord-Est). Sembrava che i piloti fra i primi decollati potessero mantenersi nel sole e raggiungere rapidamente la meta.

Venne invece annunciata una atmosfera molto stabile ed un plafond massimo di 600 metri. Parecchi gruppi di dieci ed anche più aliante, furono infatti visti a spiralarne senza fine, ma senza guadagni di quota apprezzabile. Molti atterrarono per effettuare un altro rimorchio; altri, compreso Wills, filarono verso la meta sperando di trovare migliori condizioni lungo la rotta, ma ben pochi oltrepassarono il 15° chilometro. Fu quindi chiaro che nessuno avrebbe raggiunto la meta ed infatti un solo aliante, quello del francese Pierre, raggiunse i 50 chilometri per cui la prova fu annullata. Circa 150 traini aerei erano stati fatti senza risultati.

Ripetizione della sesta prova - 9 luglio - Cielo blu ancora, ma i meteorologi predissero che i grandi cumuli visti in distanza il giorno prima, sarebbero stati più vicini. La prova fu fissata in una corsa su Moulins e ritorno per circa 120 km. in tutto. I decolli cominciarono alle 12,30 e 56 aliante furono in aria in 35 minuti.

Fu subito evidente che le termiche eran migliori di quelle del giorno prima; molti gruppi di 12-15 aliante spiralarono insieme prima di passare sul traguardo di partenza per essere cronometrati all'inizio della corsa.

Mentre spiralarono salendo, dei grossi cumuli potevano essere scorti a Sud ed in marcia di avvicinamento, mentre un enorme cavolfiore si vedeva nella direzione di Moulins (Ovest-Nord-Ovest). Sembrava probabile che i piloti che avessero raggiunto il punto di virata, potessero arrampicarsi in questo cumulo sino alla cima allo scopo di raggiungere quindi Saint Yan in una rapida planata ed entro un'ora circa. Le condizioni furono invece più difficili di quello che non sembrassero. Molti piloti raggiunsero Moulins, ma nessuno potè ritornare sino a Saint Yan. Le nubi viste dal campo raggiunsero la rotta di ritorno

prima degli aliante, e la pioggia e la grandine che ne sortirono arrestarono l'attività termica di modo che i piloti non ebbero più che un'aria morta nella quale scivolare, a meno di deviare verso Nord per trovare di meglio. Per questo molti piloti atterrarono fuori dell'asse della corsa.

La migliore prestazione della giornata fu quella di Goodhart e Foster. Essi furono rimorchiati fra gli ultimi ed incontrarono la grossa nube in rotta verso Moulins. Dissero per radio che vi erano entrati e che vi si arrampicavano dentro. Raggiunsero i 17.000 piedi incontrando la grandine e poterono raggiungere Moulins a 7.000 piedi sotto un cielo coperto. Fortunatamente la loro radio e quella di una vettura inglese che si trovava al punto di virata, permisero il riconoscimento. La planata verso il ritorno li condusse sempre sotto le nubi, senza che potessero incontrare delle nuove ascendenze; dopo un lungo planè interrotto da deboli e brevi ascendenze, essi poterono posarsi a circa 15 km. da Saint Yan. Degli altri aliante biposti, solo l'argentino potè raggiungere il punto di virata, mentre nessun monoposto riuscì ad eguagliare Goodhart e Foster. Kumpost (Cecoslovacchia) e Mac Cready furono i più fortunati e quest'ultimo rinforzò ancora la sua posizione che diventava pressochè impendibile. I temporali non portarono molta pioggia a Saint Yan, ma furono molto forti altrove in Francia; essi sembrarono aver rotto la sequenza dei giorni caldi.

Martedì 10 luglio - Alcune grosse nubi produssero una forte pioggia verso mezzogiorno e fu evidente che al pomeriggio non si sarebbero effettuate prove. Il cambiamento dal caldo afoso fu benvenuto ed alcune frequenti allusioni al "tempo di Camphill" non causarono alcuna depressione negli equipaggi inglesi. Wills e Stephenson erano molto indietro nella classifica dei monoposti, come del resto molti favoriti come Pierre e Wiethuchter. Il

biposto inglese era in testa alla sua classe quantunque, come M. Slingsby fece rimarcare nella sua conferenza all'OSTIV, non si trattasse che di un apparecchio da allenamento.

Settima prova - 11 luglio - Dopo una notte di pioggia e di tempesta, durante la quale molti equipaggi dovettero andare a sorvegliare i loro rimorchi e gli alianti, il sole mattutino e la brezza ci ricordarono le condizioni di una bella estate inglese. Verso le 10, dei cumuli erano già in vista. La prova fu fissata in una corsa verso il Centro di Volo a Vela di Saint Auban, nelle montagne, a 300 km. Quando i rimorchi cominciarono verso mezzogiorno, il tempo sembrava eccellente: le nubi coprivano la metà del cielo e filavano in strade verso la meta.

Una mezz'ora dopo, sciame di alianti spiralarono per raggiungere la base delle nubi prima di fare la linea retta richiesta che avrebbe loro permesso di tagliare il traguardo di partenza. Alle 13 tutti gli alianti erano scomparsi.

Parecchi, fra cui l'H.K.S. ed il Meteor, erano chiaramente in piena velocità di circa 225 km/h. ed aiutati da un vento di circa 45 km/h erano sulla loro rotta verso St.Auban.

Gli equipaggi delle auto di ricupero, in vista di un percorso di quasi 800 km. attraverso le montagne, cominciarono a partire non appena il loro aliante si era sganciato. Parecchi, fra cui gli inglesi, erano filati prima e marciavano verso il Sud a tutta velocità per poter mantenere il contatto radio con i loro alianti più a lungo possibile. La portata di 120 km. doveva assicurare il contatto permanente, con un buon equipaggio.

Fu subito evidente che le condizioni lungo la rotta non erano così favorevoli come quelle di St.Yan. Qui il vento si era calmato ed in una gradevole temperatura si attendevano i colpi di telefono.

Verso le 18 nessun arrivo a destinazione era stato segnalato e circa la metà dei concorrenti avevano telefonato il loro atterraggio, molti nella valle del Rodano ad Ovest dell'asse. Per radio si apprese che Goodhart era davanti a Wills e Stephenson, ma rapidamente atterrò a mezza strada. Dopo giunsero le prime comunicazioni da St.Auban: Nietlispach (Svizzera) e Wills vi erano giunti. Nessun biposto aveva terminato, ed i monoposti avevano trovato il tempo difficile. Le strade di nubi erano scomparse presto ed un forte mistral aveva derivato i concorrenti ed originato una forte turbolenza nelle montagne. I piloti che facevano del volo di pendio da collina in collina sotto le nubi, erano violentemente scossi e forti discendenze obbligarono all'atterraggio numerosi piloti, in piccoli campi seminati di rocce. L'ottimo Bill Ivans rimase ferito e la sua macchina molto danneggiata nell'atterraggio in uno di questi campi presso Crest, nelle Alpi del Delfinato. Lo svedese Pers posò il suo Weihe al più presto per portarsi in soccorso del suo concorrente.

Quelli che poterono filarsela attraverso le nubi, trovarono una buona ascendenza d'onda: Mac Cready raggiunse i 14.000 piedi e valutò la velocità del vento a 6000 piedi a circa 90 km/h, quantunque fosse alquanto più debole più in alto. La velocità ascensionale fu anche di 7 metri al secondo. Anche Stephenson raggiunse i 13.000 piedi in onda. La difficoltà in numerosi casi fu di reperire St. Auban sotto la coltre di nubi. Stephenson, prudentemente, economizzò la quota e giunse sopra la meta con ancora 10.000 piedi; il Giovane Toutenhoofd nel suo Skylark restò molte ore sopra le nubi e si posò alle 21 a St. Auban producendo una serie di scintille col suo pattino sul suolo nella

notte incipiente. Il successo di Feddersen, danese, col suo Olympia dal disegno di venti anni fa, è stato particolarmente notevole. Tre alianti andarono oltre la meta e non poterono risalire contro vento.

La Gran Bretagna per la prima volta ha vinto il Campionato del Mondo biposti. Il Commander Nicholas Goodhart, della Royal Navy, aveva precedentemente dimostrato la sua abilità nel trarre alte prestazioni da alianti di medie caratteristiche, ottenendo il miglior piazzamento al Campionato d'America su un aliante di scarso allungamento. Assistito dal Capitano Frank Foster, della British European Airways come navigatore, operatore radio e secondo pilota, fece la miglior prestazione dei biposti su una macchina da allenamento, probabilmente la meno costosa fra quelle concorrenti. Mac Cready, sempre ai primi posti in tutti i Campionati dal 1950, ha meritatamente vinto. Egli è un meteorologo professionista ed un apprezzato scienziato; pur volando poco fra un campionato e l'altro, riuscì a conoscere molto bene il suo Breguet 901 e dopo esser stato secondo il secondo giorno, restò primo in classifica per le 11 giornate successive. Mai un concorso ha altresì avuto condizioni di tempo così varie ed alle quali le prove fossero così bene adattate.

Per Mac Cready e Wills, la prova verso Cuers fu il volo più interessante ed appassionante che essi avessero mai fatto, e da parte di Wills, che ha volato un poco dappertutto nel mondo, sta a significare quale fosse l'interesse della prova. Il volo più duro della loro esperienza di aliantisti e che essi considerano come il più pauroso fra quelli che essi hanno compiuto, fu la corsa di St. Auban.

" The Aeroplane " scrive : " Tutto andò bene fino al Rodano, poi essi trovarono le cime dei monti nascoste dalle nubi ed un mistral di una estrema violenza, che creava la più paurosa turbolenza nella vallata fra le colline della riva Est del fiume, turbolenza dovuta apparentemente ad una combinazione di discendenze con i rotori di un sistema di onde. Essi si trovarono a dovere raschiare dei pendii di cui le sommità sparivano nella coltre nuvolosa, chiedendosi come superarla.

Il metodo di Wills fu di mettersi più lontano possibile dal pendio restando nella ascendenza e salire faccia al vento entro la nube fino a che l'altimetro gli denunciò che egli era al di sopra della cima; poi filare vento in coda fino alla prossima vallata, uscendo allora dalla nube per vedere dove si trovava il pendio successivo ".

(da Aviasport n.28 settembre 1956)
(traduzione di W. Vergani)

ATTIVITA' DI VOLO 1956

Situazione Ottobre

ALIANTI	voli n°	181	per	46h 35'
MOTORE	" "	221	"	35h 32'
Totale	" "	402	"	82h 07'

	T o t a l e		V o l i l i b e r i		
	<u>voli</u>	<u>ore</u>	<u>T.D.</u>	<u>T.S.</u>	<u>A.V.</u>
I-MINK	-	-	Mink	-	-
I-AEEN	94	15,21'	Aeen	5 47'	8 64'
I-GENI	127	20,11'	Geni	8 73'	8 49'
	<u>221</u>	<u>35,32'</u>		13 <u>120'</u>	16 <u>113'</u>
				2,00'	1,53'
liberi	29				
Traini	192				

T r a i n i

Mink	-	-	-
Aeen	8 59'	69 656'	4 95'
Geni	34 276'	74 786'	3 27'
	<u>42 335'</u>	<u>143 1442'</u>	<u>7 122'</u>
	5,35'	24,02'	2,02'

T o t a l e

I-CICI	48	12,26'	12	156'	35	576'	1	14'
I-AECC	60	12,56'	25	259'	34	505'	1	12'
I-AECY	30	9,19'	5	70'	25	489'		
I-AVMD								
I-FIFA	25	7,29'			23	421'	2	28'
I-CATT								
I-AVMA								
I-AVMG	10	1,32'			10	92'		
I-AVME	7	2,41'			7	161'		
I-AVMH	1	0,12'			1	12'		
	<u>181</u>	<u>46,35'</u>	<u>42</u>	<u>485'</u>	<u>135</u>	<u>2256'</u>	<u>4</u>	<u>54'</u>
I-AECM	5			8,05'		37,36'		0,54'
I-MINC	2							
I-FOLN	3							
I-ZUME	1							
	<u>192</u>							

Giornate volative = 7 (4 festive - 3 sabati)

Milano, 12 novembre 1956

S.E. & O.

ATTIVITA' DI VOLO 1956C o n s u m t i v o

ALIANTI	voli	n° 2517	per 1043h 22'
MOTORE	voli	n° 3599	per 549h 00'
Totale	voli	n° 6116	per 1592h 22'

<u>Totale</u>		<u>Voli liberi</u>							
voli	ore	T.D.		T.S.		A.V.			
I-MINK	695	133,10'	Mink	514	6215'	68	884'	73	467'
I-AEEN	1602	222,38'	Aeen	1	3'	31	303'	121	990'
I-GENI	1245	183,39'	Geni	-	-	46	761'	101	745'
I-MALU	57	9,33'	Malu	56	568'	-	-	1	5'
	<u>3599</u>	<u>549,00'</u>		<u>571</u>	<u>6786'</u>	<u>145</u>	<u>1948'</u>	<u>296</u>	<u>2207'</u>
I-AEED	6				<u>113,06'</u>		<u>32,28'</u>		<u>36,47'</u>
====	====	====							
Liberi	1012								
Traini	2593								
		<u>Traini</u>							
		T.D.	T.S.		A.T.				
		Mink	1	10'	30	299'	9	115'	
		Aeen	485	3544'	905	7846'	59	672'	
		Geni	457	3553'	604	5577'	37	383'	
			<u>943</u>	<u>7107'</u>	<u>1539</u>	<u>13722'</u>	<u>105</u>	<u>1170'</u>	
				<u>118,27'</u>		<u>228,42'</u>		<u>19,30'</u>	
		Aeed	-	-	-	-	6	-	
							<u>111</u>		

<u>Totale</u>		<u>T.D.</u>						<u>T.S.</u>		<u>A.V.</u>	
voli	ore	T.D.		T.S.		A.V.					
I-CICI	601	227,37'	316	3847'	278	9697'	7	113'			
I-AECC	780	264,53'	422	5471'	345	10236'	13	186'			
I-AECY	466	205,31'	189	2620'	263	9455'	14	256'			
I-AVMD	61	36,28'	16	354'	34	1693'	11	141'			
I-FIFA	177	108,37'	-	-	171	6439'	6	78'			
I-CATT	10	7,12'	-	-	9	422'	1	10'			
I-AVMA	146	77,39'	-	-	141	4566'	5	93'			
I-AVMG	90	41,35'	-	-	80	2330'	10	165'			
I-AVME	27	9,48'	-	-	21	522'	6	66'			
I-AVMH	156	63,58'	-	-	123	3189'	33	649'			
I-AVMA	3°	4'	° lanci (autotraino)				-	3	4'		
	<u>2517</u>	<u>1043,22'</u>	<u>943</u>	<u>12292'</u>	<u>1465</u>	<u>48549'</u>	<u>109</u>	<u>1761'</u>			
	====	====		<u>204,52'</u>		<u>809,09'</u>		<u>29,21'</u>			
I-AECM	64	(C.P.V.)									
I-MINC	2	(C.P.V.)									
I-FOLN	3	(Ass.Venegono)									
I-RENI	5	(Ass.Venegono)									
I-VANA	2	(Ass.Venegono)									
I-ZUME	1	(G.A.V.)									
I-AECK	2	(+ 14 per 18h 53' S. YAN)									
	<u>79</u>										

Giornate volative 107 di cui 68 feriali e 39 festive.

Milano, 14 novembre 1956

S.E. & O.