



### ANCHE L'ASIA<sup>GO</sup> VOLA

Sabato 12 Giugno, fra l'entusiasmo dell'esiguo numero dei presenti, il nostro aliante Asia<sup>GO</sup> II si è staccato da terra e dopo una retta sui 10 metri è atterrato felicemente. Lo pilotava l'istruttore Egidio Galli che, dopo il volo di collaudo, si è mostrato molto soddisfatto del velivolo.

Già da tempo i nostri formidabili Soci Lavoratori avevano iniziato i lavori per la messa in efficienza dell'Asia<sup>GO</sup> datoci dal Ministero. Si trattava di installarvi il ruotino di atterraggio e gli strumenti di bordo oltre al parabrezza, ma il lavoro più importante era l'alesaggio dei fori dei vari attacchi, tutto andò bene ma quando si trattò di alesare gli attacchi posteriori delle semiali vennero i guai: il metallo era inattaccabile. Si provarono punte e alesatori di ogni tipo, trapani a mano ed elettrici, pure al carburundun e di acciaio superrapido ... niente da fare. Dopo aver rovinato un buon numero di questi arnesi inutilmente si rese necessario smontare gli attacchi, dopo aver aperto convenientemente il compensato dell'ala, ed inviarli in un'officina specializzata. De<sup>gn</sup>a di nota precedentemente a questa soluzione la stoica fermezza dell'onnipotente Maresciallo Dalcò nell'esplorare tutti i mezzi possibili fra cui quello di far arroventare gli attacchi e lasciarli quindi raffreddare lentamente con cenere e amianto onde far rinvenire questo acciaio supertemperato. Quando tornarono dall'officina specializzata gli attacchi erano finalmente alesati (meglio non descrivere i commenti che accompagnarono la consegna del lavoro!). Si procedette al montaggio degli stessi ed alla copertura di compensato. Fatto questo si poteva dire veramente di aver fatto tutto: infatti al primo sabato successivo venne effettuato il collaudo. De<sup>gn</sup>o di nota il fatto che nello stesso giorno il Sreda Zappata 308 iniziava i rullaggi per il collaudo. Mentre l'Asia<sup>GO</sup> si librava nell'aria il grosso e rombante apparecchio era vittima di un avvallamento del terreno, per cui si staccavano le ruote anteriori del carrello triciclo, che andavano a sbattere violentemente contro tre eliche, mettendole fuori uso.

B.B.

### VIIIa SEDUTA DEL C.D.

All'ore 20,30 del 10 Giugno 1948 si è riunito presso la Sede il Consiglio Direttivo. Assenti i Sign. Andreoni, Galli e Vagni. Il primo punto dell'ordine del giorno era relativo alla situazione finanziaria dell'Associazione, su cui ha parlato l'amministratore, esponendo un bilancio delle attività e passività. Si è quindi accesa una calorosa discussione che verteva su un problema basilare della

nostra amministrazione; il prestito. L'amministratore ~~Si<sup>g</sup>. Biasci Giulio~~ sosteneva la necessità di non gravare ulteriormente la voce passiva del bilancio con la richiesta di altri prestiti e sottoscrizioni, ma cercare invece di arrivare, col tempo, a un pareggio. D'altro canto i Si<sup>g</sup>g. Bri<sup>g</sup>liadori e Gambassi si dicevano certi di raggiungere il pareggio in minor tempo, diffondendo di più prestiti e sottoscrizioni sotto forma di vere e proprie azioni e fare così i Soci azionisti dell'Associazione in sempre maggior misura.

Si è passati quindi al secondo punto dell'ordine del giorno relativo ad una proposta del Gruppo Autonomo Velocistico con sede in Milano.

Questo Gruppo a nome di uno dei quattro Consiglieri Si<sup>g</sup>. Galli Walter ha offerto di entrare in stretta collaborazione con la nostra Associazione, esponendo i vantaggi reciproci che sarebbe derivati. Dopo lunga discussione si è giunti alla seguente conclusione: Il materiale del G.A.V. non porta nessun vantaggio all'Associazione essendo questa in possesso dell'eccezionale per esplicare piena attività di volo, non si può quindi dar vantaggi ai loro Soci senza ledere gli interessi dei nostri, unica possibilità di soluzione è quindi la seguente: Non essendo il G.A.V. in grado di esplicare attività di volo autonomamente e se i singoli appartenenti desiderano volare non vi è alcuna via, secondo noi, che entrare a far parte della nostra Associazione ed avere i medesimi diritti dei nostri Soci, sarebbe considerato a parte la questione del materiale per il quale vi potrebbe essere contropartita solo in seguito ad ulteriori accordi. Questo, in sintesi, è quanto noi riferiremo al G.A.V.. A loro quindi una decisione.

Alle ore 23,30 è stata tolta la seduta.

SUL CAMPO - Domenica 16 maggio - Collaudo dello Zoc<sup>g</sup>lin<sup>g</sup>: tutto bene, quindi prosecuzione del corso. Al terzo lancio rottura della pedaliera. Mentre si effettua la costruzione della pedaliera il Cantù fa due lanci, indi lo Zoc<sup>g</sup>lin<sup>g</sup> riparato riprende il volo.

Zoc<sup>g</sup>lin<sup>g</sup> 10 lanci - Cantù 2 lanci

Sabato 22 maggio - 8 lanci con lo Zoc<sup>g</sup>lin<sup>g</sup>

Domenica 23 maggio - Con i primi quattro lanci con lo Zoc<sup>g</sup>lin<sup>g</sup> si effettuano i primi due prevetti A: To<sup>g</sup>nazzi Dario e Biasci Bruno. Al 17° lancio, per un imprevisto arresto del motore del verricello, lo Zoc<sup>g</sup>lin<sup>g</sup> appena decollato batte violentemente per terra sbalzando l'allievo dal seggiolino sul prato. Si procede alla sostituzione dei bulloncini degli attacchi posteriori ed alla riparazione di un tirante. Ma la sfortuna ancora non ci abbandona ed al 22° lancio al termine di una strisciata per sbandieramento intempestivo, lo Zoc<sup>g</sup>lin<sup>g</sup> si infila nella carrucola, sbarza l'allievo e picchia fortemente la semiala destra sul terreno provocando la rottura del longherone anteriore. Si prosegue col Cantù, che effettua 9 lanci. Seguono 6 bellissimi lanci con il Cat. 20.

Giovedì, 27 maggio - Nuovo collaudo dello Zoegling e ripresa del corso. Si fanno 20 lanci senza rotture. n° 11 lanci si fanno con il Cantù e 3 lanci con il Cat.20.

Domenica, 30 maggio - 10 lanci con lo Zoegling e 5 lanci con il Cantù.

Mercoledì, 2 giugno - 31 lanci lo Zoegling e ~~5 lanci~~ con il III° Brevetto A (Bergomi Guido) e una rettura tirante. 6 lanci il Cantù. 2 lanci il Cat.20

Sabato 5 giugno - 16 lanci lo Zoegling con il IV Brevetto A (Villa Luigi).

Domenica 6 giugno - 34 lanci lo Zoegling con il V° Brevetto A (Addaria Ercole), 10 lanci il Cantù - 2 lanci il Cat.20.

Sabato 12 giugno - 3 lanci con l'Asiagn per collaudo e 2 lanci col Cat.20. Forte vento, ma tutto bene.

Domenica 13 giugno - 10 lanci lo Zoegling con VI° e VII° Brevetto A (Cattaneo Enrico e Prada Gianfranco). 7 lanci il Cantù, 8 lanci l'Asiagn.

RIEPILOGO:	Zoegling	408
	Cantù	89
	Asiagn	11
	Cat.20	21
	<u>Totale</u>	<u>529 lanci</u>

ATTIVITA' = L'aero-Club d'Italia ci ha trasmesso il numero matricolare per il Cantù: n°417.

Lo Zoegling, dopo la riparazione e, in seguito alla rottura del giorno 8 maggio è stato portato al campo e montato. La rottura del 23 maggio è stata riparata nel capannone.

L'Asiagn è stato completato.

Il secondo Zoegling è in costruzione: è stata montata una semiala

### L'AVVENIRE DEL VOLO A VELA FRANCESE

(Continuazione)

#### Meteorologia

Novo volte sù dieci, negli Iero Clubs e nei C.I.C. l'allievo è lasciato solo, senza avere mai fatto volo termico. Applicato esclusivamente del volo librato. Così generalmente deve imparare solo l'arte del volo a vela. Il più delle volte passa attraverso le ascendenze, non sa dove cercarle. Non ha nessun "atsut" nel suo gioco. Nei corsi di meteorologia ed aerologia dovrebbero essere effettuati in un modo meno disordinato di quello in cui si svolgono ora.

Se si vogliono formare dei buoni piloti di volo a vela bisogna insegnare loro delle conoscenze profonde dell'atmosfera.

Nel volo di durata in termica per il Brevetto D riesce solo mettendo il massimo di fortuna nel proprio gioco. Cosa che richiede un'osservazione metodica dell'evoluzione del tempo durante il volo, quindi occorrono conoscenze aero-meteorologiche.

(continua)