Asiago: la nascita del volo a vela in Italia

The Start of Gliding in Italy



Vincenzo Pedrielli
Fotografie:
C. D. Bonomo

ASIAGO
1924–2024

Asiago: la nascita del volo a vela in Italia

The Start of Gliding in Italy

Vincenzo Pedrielli

Fotografie C. D. Bonomo

Ringraziamenti

Un vivo ringraziamento a tutti coloro che in qualunque modo mi hanno aiutato a completare questo mio lavoro.
Un ringraziamento particolare a:
Patrizia Treves, che ha saputo valorizzare con grande gusto grafico il contenuto di questo libro.
Plinio Rovesti che mi ha onorato della lettura della mia bozza esprimendo parole commoventi e lusinghiere.
Massimo Bonomo che mi ha permesso di accedere al archivio fotografico di famiglia, senza il quale questo libro non avrebbe potuto esistere.
Carlo Zorzoli per aver con grande bravura disegnato i trittici degli alianti protagonisti della vicenda.
Werner Meyer che ha eseguito con grande senso umoristico le illustrazioni del libro.
Piergiorgio Colussi, da me trascinato in una meticolosa e proficua ricerca sulla stampa locale dell'epoca.
Bob Madge, che corregendo il testo inglese, ha fatto apparire migliore la mia conoscenza della lingua.

Aknowledgements

The author wishes to thanks all those who helped him in various ways to complete this work.
Special thanks go to:
Patrizia Treves, who, with great taste and graphic expertise, has made an elegant assembly of this book.
Plinio Rovesti, for reading the draft of my book and encouraging me to publish it.
Massimo Bonomo, for allowing me access to his photo archive and copy all pictures used in this book.
Carlo Zorzoli, for making all drawings of the sailplanes which participated to the competition in Asiago.
Werner Meyer, who with great sense of humour made the pictures illustrating some particular events.
Piergiorgio Colussi, for having helped me in digging out many documents from different libraries.
Bob Madge, for refining my English and making it more understandable to the foreign readers.



Nel 1924 per la prima volta ad Asiago un aereo senza motore vola alto nel cielo...

In1924 for the first time in Asiago, a machine without motor flies high in the sky...

Prefazione

La passione di Vincenzo Pedrielli per il volo a vela, considerato sotto tutti i suoi aspetti, da quello puramente tecnico a quello più propriamente storico, trova in questo volume un' ulteriore conferma di alto profilo, riproponendo in chiave storica un tema quanto mai caro al suo autore: quello dell'aliante d'epoca.
Pedrielli, sia detto per inciso, si è infatti avvicinato al volo a vela come aeromodellista e come costruttore di modelli in scala di alianti d'epoca; attività questa, che l'ha condotto a compiere ricerche di ogni genere, a frequentare raduni di vecchi alianti e a documentarsi con grande meticolosità sui vari aspetti di questa particolare branca della storia aeronautica.
L'argomento qui trattato è quanto mai interessante: la prima manifestazione agonistica organizzata nel nostro Paese, in un periodo in cui il volo a vela italiano poteva contare sì sull'incrollabile fede di alcuni entusiasti come Ettore Cattaneo e Franco Segrè, ma non era certo in grado di competere con paesi che, come la Germania, vantavano una tradizione volovelistica solidissima, pur nella sua naturale brevità con una dotazione di mezzi tecnici all'avanguardia nel mondo.
Questo primo raduno internazionale, svoltosi ad Asiago nel 1924, fu dunque un atto di coraggio, un attestato di fede nella orgogliosa progenie di Leonardo, una vera e propria "sfida all'italiana", a cui Vincenzo Pedrielli ha voluto tributare un omaggio con questa sua nuova fatica: un'opera che, pur nella sua brevità, si pone come modello di rigore storico e metodologico oltre che come esempio di trattazione snella ed esaustiva.
E a coronamento di tutto ciò, l'intelligente scelta editoriale del testo bilingue italiano-inglese, volta ad ampliare, quanto più possibile, oltre le nostre frontiere, la fruibilità di un'opera concepita per tutti gli appassionati del volo silenzioso.
Mi sia consentita un'ultima considerazione. Le opere di storia, soprattutto se improntate a rigore filologico, possono talora risultare noiose o pedanti. Nulla di tutto ciò nel presente lavoro; già la ricchezza illustrativa basterebbe ad evitare simile rischio, ma subito ci si rende conto che la consumata esperienza giornalistica di Pedrielli affronta l'argomento in modo accattivante e coinvolgente, con una scrittura capace di catturare l'attenzione del lettore dalla prima all'ultima pagina e di trarlo dall'evanescenza di un periodo ormai tanto lontano grazie a una rappresentazione vivida e pulsante, propria degli avvenimenti del tempo presente.

Plinio Rovesti - Rieti. Maggio 2002

Forward

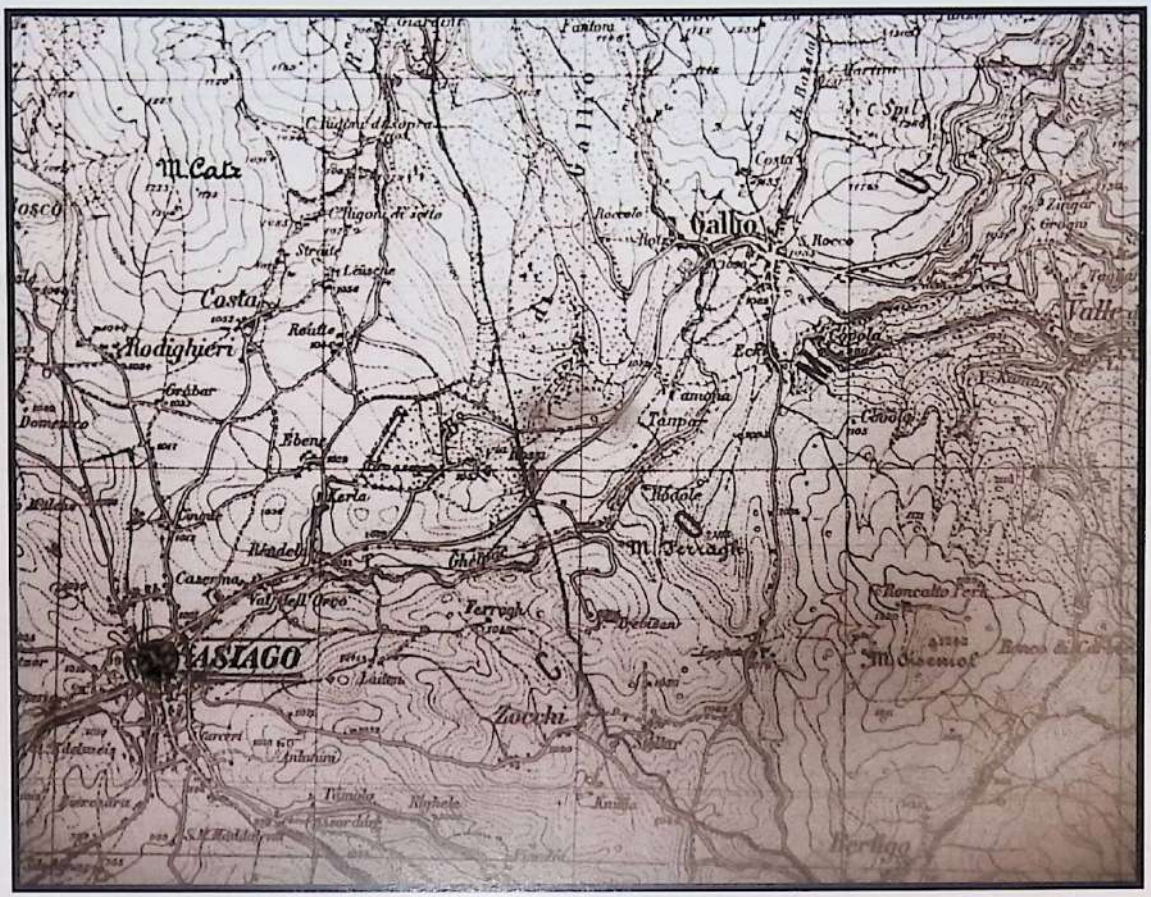
Vincenzo Pedrielli's passion for all aspects of gliding, from the purely technical to the historical, finds its highest expression in this volume, presenting from an historical viewpoint a theme, fascinating to the author: Vintage Gliders. Vincenzo, incidentally, came to gliding as a scale-model builder of vintage gliders. Because of his hobby, he carried out all sorts of historical research and took part in several vintage glider meetings around the world, in order to glean all possible information about this specific branch of aeronautical history. The subject covered in this book is very interesting; the first motorless flight competition to take place in our country, on the Asiago Plateau in October 1924. In those days Italian gliding could count on the enthusiasm of a few people, such as Ettore Cattaneo and Franco Segré, but it certainly could not compete with other more advanced countries, Germany for instance, where, despite the short time in which it had developed, the gliding habit was very strong, due to advanced technology in the field.
This first international competition, which took place near Asiago in 1924, was an expression of bravery and faith in line with the Italians as Leonardo da Vinci's descendants; a real challenge in the Italian style.
To this challenge Vincenzo has dedicated this volume that, despite its brevity, meticulously describes the events in a fluid and exhaustive fashion.
To complete his work Vincenzo adopted a bilingual text to address this piece of history to all people who, like him, love the world of silent flight.

Let me make an additional statement. Historical works, when based on philological precision, can result in a boring or even tedious narrative. This is not the case with this work however, the quantity of photographs and drawings alone is enough to prevent such a mishap.
You immediately recognize that great journalistic experience helps the author to deal with this theme in a pleasant and attractive way, with language that keeps the reader's attention from the first to the last page, and brings the events closer, thanks to a vivid and pulsing description typical of the present.

Plinio Rovesti - Rieti, May 2002

Mappa dei dintorni d'Asiago con i luoghi citati nella presente narrazione.

Map of Asiago and seroundings with all sites mentioned in this book.



Anche se Leonardo da Vinci è stato uno dei primi ad intuire la possibilità del volo umano, gli Italiani non possono vantare di aver realizzato quell'antico sogno di imitare il volo degli uccelli per primi.

Di volo a vela in Italia se ne era sentito parlare attraverso i giornali che acclamavano le imprese dei Tedeschi prima, e dei Francesi dopo, fin dagli inizi del secolo. Soltanto nella primavera del 1924 la Lega Aerea Nazionale, in collaborazione con La Gazzetta dello Sport, annunciò il primo concorso nazionale di volo senza motore. Dove avrebbe dovuto aver luogo tale raduno?

Venne allora bandito un concorso a premi per coloro che avessero segnalato una località atta allo scopo. Serviva un terreno che avesse una conformazione adatta e che fosse battuto da venti di sufficiente intensità.

Molte persone appassionate di volo si attivarono alla ricerca del luogo, ma per un motivo o per un altro i luoghi proposti vennero ad uno ad uno scartati.

Even if Leonardo da Vinci was the first to perceive the possibility of human flight by observing the flight of birds, we cannot say that the Italians were the first to fly.

About gliding, some newspapers and magazines had reported the achievements of the Germans first, and later in the century the French, but no one had ever seen a real sailplane in flight or on the ground. It was the spring of 1924 when the National Aero League, sponsored by the newspaper "La Gazzetta dello Sport", announced the first Italian competition for motorless flight.

But where to hold it? A prize contest for identifying a suitable site with hilly ground and good wind conditions was announced.

Many people took part in this research but, for one reason or another, the proposed sites always turned out not to be suitable for the purpose.

Grande attesa ad Asiago per l'annunciata gara di volo sul Monte Sisemol.

Great expectation in Asiago for the announced competition of motorless flight on the slopes of Mount Sisemol.



Alla fine l'unico luogo che rimase in lizza fu il Monte Sisemol presso Asiago. Il terreno non era proprio ideale a causa degli evidenti segni dei combattimenti della prima guerra mondiale, ma le condizioni atmosferiche risultarono più che adatte con venti a sufficienza nei mesi d'Agosto e Settembre.
E così la Lega bandì il suo concorso per il mese d'Agosto, giudicato il mese migliore per questo tipo d'attività, ma che venne poi rinviato al mese di Ottobre per i motivi descritti in seguito.

Finally, the only place which could almost satisfy all requirements was Mount Sisemol on the Asiago Plateau. The ground was not perfect as it had been a battlefield in WW1, which left clear signs of several battles, but as far as flying conditions were concerned, they would be excellent during the month of August and possibly in September.
Actually, the meeting was set for August, but for various reasons, which I will explain later, it was rescheduled for October.



Asiago: ridente cittadina posta sull'Altopiano dei Sette Comuni.

Asiago: pleasant little town placed on the Seven Commons Plateau.

Regolamento Generale del Concorso di volo senza motore

1.La Lega Aerea Nazionale e la "Gazzetta dello Sport" nell'intento di richiamare sul problema aeronautico l'interesse delle folle, soprattutto delle giovani generazioni e di contribuire al progresso aviatorio, si fanno banditrici di un concorso per aeroplani senza motore.

2. Il concorso si svolgerà dal 1° al 15 d'ottobre 1924 sul Monte Sisemol (Altopiano d'Asiago).

3. Il concorso è aperto ad aeroplani senza motore di qualsiasi nazionalità o tipo.

4. Per essere ammessi al concorso gli apparecchi dovranno sottostare all'esame di una commissione tecnica nominata dagli Enti organizzatori, che avrà la facoltà di escludere quelle macchine che non dessero pieno affidamento di sicurezza. Inoltre, dovranno superare una prova eliminatoria consistente in un volo della durata di almeno 10 secondi.

5. Il concorso consterà di una serie di prove e di gare di altezza, distanza, durata e precisione d'atterraggio per le quali sono fissati speciali premi. Non verrà stabilita alcuna classifica generale.

6. Almeno un mese prima dell'inizio del concorso verranno resi noti ai concorrenti i regolamenti particolari di ogni singola prova o gara.

7. E' in facoltà dei concorrenti, durante lo svolgimento delle prove di concorso, di apportare ogni e qualsiasi modifica all'apparecchio iscritto.

8. Gli organizzatori non assumono alcuna responsabilità per i danni che comunque possono derivare ai concorrenti o a terzi in dipendenza del concorso che è oggetto del presente regolamento.

9. Con la loro iscrizione al concorso i concorrenti dichiarano di conoscere e di accettare in ogni sua parte il presente regolamento ed i regolamenti particolari e di riconoscere pienamente l'autorità dei commissari sportivi, cui sarà affidata la direzione del concorso.

10. I reclami dei concorrenti dovranno venire presentati alla giuria del concorso immediatamente ed ad ogni modo non oltre dodici ore dopo l'effettuazione della prova o gara cui si riferiscono, accompagnati dalla somma di Lire 50, restituibile se i reclami verranno riconosciuti fondati.

11. Verranno messi in palio i seguenti premi:

- a tutti i concorrenti ammessi a partecipare al concorso (articolo 4 del regolamento) Lire 500.

- al concorrente che avrà coperta la maggior distanza misurata abbassando le perpendicolari dai punti di partenza e di arrivo (almeno 14 volte la differenza di quota esistente tra il punto di lancio e quello di arrivo) Lire 5.000; per ogni chilometro di percorso in più del minimo fissato Lire 500.

- al concorrente che avrà raggiunto la maggior altezza misurata dal punto di lancio (minimo 150 metri) lire 5.000.

- al concorrente che avrà compiuto il volo di maggior durata, (minimo 30 minuti) Lire 5.000.

General Competition Regulations for motorless flight

1. The National Aero League, supported by "La Gazzetta dello Sport", in order to promote flying activity among the young generation and to contribute to the development of aviation, announces a motorless flight competition.

2. The competition will take place on Mount Sisemol, in the Asiago Plateau, from 1st to 15th October, 1924.

3. The competition is open to any type of flying machines without motors and from any country.

4. To enter the competition, machines will be examined by a technical board which will decide to leave out machines that do not prove sufficiently safe. In addition all machines must pass a flying test of at least 10 seconds of flight.

5. The competition consists of a number of trials like altitude, distance, duration and spot landing, for which specific prizes will be assigned. No final classification will be awarded.

6. At least one month prior to the competition, each individual trial rule will be notified to all participants.

7. During the course of the competition, each participant may introduce any modification to their machines they may think of for improving their flying performance.

8. Management declines any responsibility for any damage caused to the participants, or to a third party, in relation to said competition that is covered by the present regulations.

9. With their entry, the participants declare to be aware of the regulations and to accept all points of the same and to acknowledge the authority of the management, who is responsible for the present competition.

10. Any claim by the participants should be conveyed immediately to the competition judges, or in any case not later than 12 hours after the trial to which it refers. The claim should be forwarded including the amount of 50 Lire, which will be returned to the participant once the claim is proved to be for sound reasons.

11. The following amounts will be offered as a prizes:

- *500 Lire to all participants who will enter the competition in line with paragraph 4 of present regulations.*

- *5.000 Lire to the competitor who will have covered the longest distance (at least 14 times the difference between the start altitude and the arrival altitude).*
  500 Lire for each additional Kilometre to the minimum fixed distance.

- *5.000 Lire to the competitor who will have reached the maximum height (minimum 150 m. from the starting point).*

- *5.000 Lire to the competitor who will have performed the longest duration (at least 30 minutes).*

Malgrado ci fossero alcuni mesi di tempo per preparare le macchine che avrebbero dovuto partecipare al concorso, un po' per la mancanza di fondi, un po' per le difficoltà tecniche, molti gruppi studenteschi si ritirarono. Soltanto il gruppo di Pavia si dimostrò veramente intenzionato a partecipare al concorso e deciso a superare ogni sorta di difficoltà.
Tuttavia, pochi mesi prima della data stabilita, i goliardi pavesi ed anche gli altri italiani iscritti al concorso non erano ancora pronti.

La Lega Aerea Nazionale decise allora un primo rinvio e poi successivamente un secondo, arrivando così al mese di Ottobre, a cavallo tra i caldi estivi ed i freddi invernali, in un periodo troppo temperato per la formazione di venti forti, necessari per il volo veleggiato.
La Lega Aerea Nazionale aveva anche invitato ad Asiago alcuni noti piloti tedeschi come Martens, Fuchs, Papenmeyer, già esperti di volo senza motore e che dovevano servire di modello ai nostri piloti italiani, completamente digiuni di questa nuova disciplina di volo.

Despite there being some months for preparing the machines before the start of the competition, for different reasons many candidates gave up. Some because of lack of financial resources, others because they were facing technical difficulties and at the end, only the group of university students from Pavia proved to be seriously committed to accepting the challenge, overcoming several difficulties and headaches. Nevertheless, when the date fixed for the competition was coming closer, they were not ready with their machines so that, the National Aero League, who had announced the competition for the month of August, at first postponed it to September and then, in a second step, moved it to October.

Obviously October, being in the middle of the hot season and winter coming, produces too temperate a climate, unable to generate strong winds needed for sailing flights.
The National Aero League had also invited a few well known German pilots, Martens, Fuchs, Papenmeyer and few others to Asiago.

A livello di tecniche costruttive erano completamente sprovvisti, non avendo mai visto dal vivo un vero un aliante. Ne avevano visto qualcuno attraverso qualche foto su qualche rivista o giornale, magari accompagnato da un disegno d'insieme.

Oltre agli studenti pavesi si era iscritto al concorso di Asiago anche il gruppo trentino F.I.D.I.A., capitanato da un certo Egidio Benatti, anch'esso in forte ritardo nella preparazione delle proprie macchine, al punto tale da richiedere all'ente organizzatore un ulteriore rinvio.

Ovviamente il rinvio non poté essere concesso, ma in compenso la Lega Aerea Nazionale prolungò la durata del concorso di cinque giorni.
Alla vigilia del concorso risultavano iscritte le seguenti persone con le relative macchine

Already experienced in motorless flight, they would help the Italian pilots to learn this new flying discipline. Our pilots were, in fact, completely lacking in experience, both in building and flying techniques. They had never seen a real glider, only photographs from magazines or newspapers, or perhaps in books in a three-dimensional drawing.

Besides the university students of Pavia, as indicated, another group called F.I.D.I.A., lead by a certain Egidio Benatti, wanted to enter the competition, but they were so late preparing their machines that they asked for a further delay. Obviously the National Aero League rejected their request, but at the same time they announced an extension of five additional days to the competition i.e. from October 1st till October 20th..
In the meantime, on the slopes of Mount Sisemol on the eve of the competition, the following persons with the relevant machines, had entered the competition.

Primo Concorso Internazionale di Volo a Vela
MONTE SISEMOL - 1-20 Ottobre 1924
ELENCO DEGLI ISCRITTI

Numero Apparecchio	Lettere caratteristiche (codice internaz. segnali)	Denominazione apparecchio	Nazionalità apparecchio	Luogo provenienza	Nome pilota e sua nazionalità
1	A	F. I. D. I. A. I*	ITALIANO	Guastalla	Benatti Egidio, italiano
2	B	CONDOR	ITALIANO	Bologna	Teichfuss Luigi, tedesco
3	C	GOLIARDIA	ITALIANO	Pavia	Cattaneo Ettore, italiano
4	D	A. S. U. P.	ITALIANO	Pavia	Cambilargiu Emanuele, italiano
5	E	AERONAUTILO	ITALIANO	Bergamo	Macetti A. M., italiano
6	F	F. I. D. I. A. II*	ITALIANO	Trento	Zancarella Enrico, italiano
7	G	F. I. D. I. A. III*	ITALIANO	Genova	Bonotto Gino, italiano
8	H	F. I. D. I. A. IV*	ITALIANO	Ferrara	Pedretti Armando, italiano
9	I	STASI	ITALIANO	Salerno	. . . . . italiano
10	J	PAGLIERINI	ITALIANO	Pavia	Segrè Franco, italiano
11	K	F. I. D. I. A. V*	ITALIANO	Mantova	Camocardi Cipriano, italiano
12	L	MORITZ	TEDESCO	Gersfeld	Martens Arturo, tedesco
>>	M	MORITZ	TEDESCO	Gersfeld	. . . . . .tedesco
13	N	DEUTSCHLAND	TEDESCO	Gersfeld	Martens Arturo, tedesco
>>	O	DEUTSCHLAND	TEDESCO	Gersfeld	. . . . . .tedesco
14	P	KONSUL	TEDESCO	Darmstad	Fuchs Otto, tedesco
>>	Q	KONSUL	TEDESCO	Darmstad	Ritz, tedesco
15	R	CHARLOTTE	TEDESCO	Berlino	Winter, tedesco
>>	S	CHARLOTTE	TEDESCO	Berlino	. . . . . tedesco
16	T	ROMANESCHI	SVIZZERO	Biasca	Romaneschi Plinio, svizzero
17	U	RAVANELLO	ITALIANO	Venezia	*. . . . . italiano
18	V	ALTE DESSAUER	TEDESCO	Cöthen	Papenmeyer Fritz, tedesco
>>	W	ALTE DESSAUER	TEDESCO	Cöthen	Kaffemberger, tedesco
19	X	GHEIMRAT	TEDESCO	Brasatasso	Camocardi Cipriano, italiano

Intanto c'era grande attesa poiché "La Gazzetta dello Sport", sponsor ufficiale, nonché la stampa locale e regionale, avevano annunciato da giorni lo straordinario evento ed è stato proprio consultando quei vecchi giornali di oltre settantacinque anni fa, che sono riuscito a ricostruire giorno per giorno una cronaca precisa di ciò che è avvenuto durante tutta la durata del concorso che, come annunciato, è ufficialmente iniziato il 1°ottobre 1924. Ecco cosa si leggeva in merito a questo straordinario evento sulle varie testate dell'epoca:



Spartaco Trevisan (al centro), inviato speciale de "La Gazzetta dello Sport", sponsor ufficiale del concorso.

Spartaco Trevisan (in the middle), the reporter for "La Gazzetta dello Sport", the official sponsor of the competition.

Meanwhile, on the slope of Mount Sisemol there were great expectations, as the official sponsor "La Gazzetta dello Sport" and other local newspapers had written a lot about this extraordinary event.
It has been by consulting these old newspapers, older than 75 years, that I could rebuild the history, day by day, of what really happened during the first gliding competition on the slopes of Mount Sisemol, in the Asiago Plateau, starting on that first day of October in 1924.
In the following pages I record what was reported on a daily bases by the major newspapers of those days:

Vengono sistemati alcuni hangar per alloggiare gli alianti e proteggerli dalla pioggia.

Some hangars are installed to protect the sailplanes from the rain and from the damp.



Mercoledì, 1 Ottobre 1924
Wednesday, 1st October 1924



Fervono tutti i preparativi in campo. Vengono sistemati alcuni hangar per alloggiare gli alianti e proteggerli dalla pioggia o comunque dall'umidità della notte. Vengono anche disposti gli strumenti meteo-aerologici.
La F.I.D.I.A. intanto manda un telegramma assicurando la propria partecipazione entro la prima decade d'Ottobre. Sarà presente per quella data anche l'Aeronautilo di Macetti, una macchina innovativa di nuova concezione.

Anche gli studenti pavesi sono in ritardo e si apprestano agli ultimi ritocchi delle loro macchine. Si cominciano a vedere già alcuni Tedeschi che s'aggirano sul pendio per studiare le zone di partenza e di atterraggio. Sembrano molto soddisfatti della zona scelta dalla Lega Aerea Nazionale ed esprimono pareri più che positivi. Anche le macchine tedesche tardano ad arrivare. Come mai? Eppure i piloti tedeschi sono stati previdenti ed hanno spedito i loro

Many preparations are made on the slope for the event. Some hangars are installed to protect the machines from the rain or from the damp of the night. Also, some meteorological instruments are placed on the spot.
In the meantime, F.I.D.I.A. send a telegram confirming their attendance, within the first ten days of October, with their super-innovative machine named Aeronautilo designed and built by A.M. Macetti.

The university students of Pavia are late and rushing to complete their machines. There are already some Germans hanging about the site to identify the best spots for landing and take off. They seem satisfied about the place selected by the National Aero League for the competition and they expressed positive opinions; however, the German machines are also late.
It's funny, as the Germans had already sent their sailplanes on September 28th and 29th.

Vengono anche disposti gli strumenti meteo-aerologici.

Some meteorological instruments are also placed on the spot.



alianti il 28 o 29 di Settembre.
Tutto sembra pronto per i lanci dal pendio e per il pubblico che si prevede sarà copioso.
La decisione di prolungare la durata del concorso di cinque giorni permetterà alle macchine ritardatarie, specialmente quelle italiane, di fare le ultime messe a punto direttamente sul campo. Ciò non è forse necessario per quelle tedesche essendo abituate a questi tipi di competizione e quindi già più volte collaudate.

They should be here by now! Everything is ready on the spot, except the sailplanes.
Thank God that the meeting has been extended by five days.
That will allow latecomers, mainly the Italians, to make final tests of their machines on the spot.
The sailplanes of the Germans do not need testing as they have already flown.
A big crowd of spectators is expected for the event.

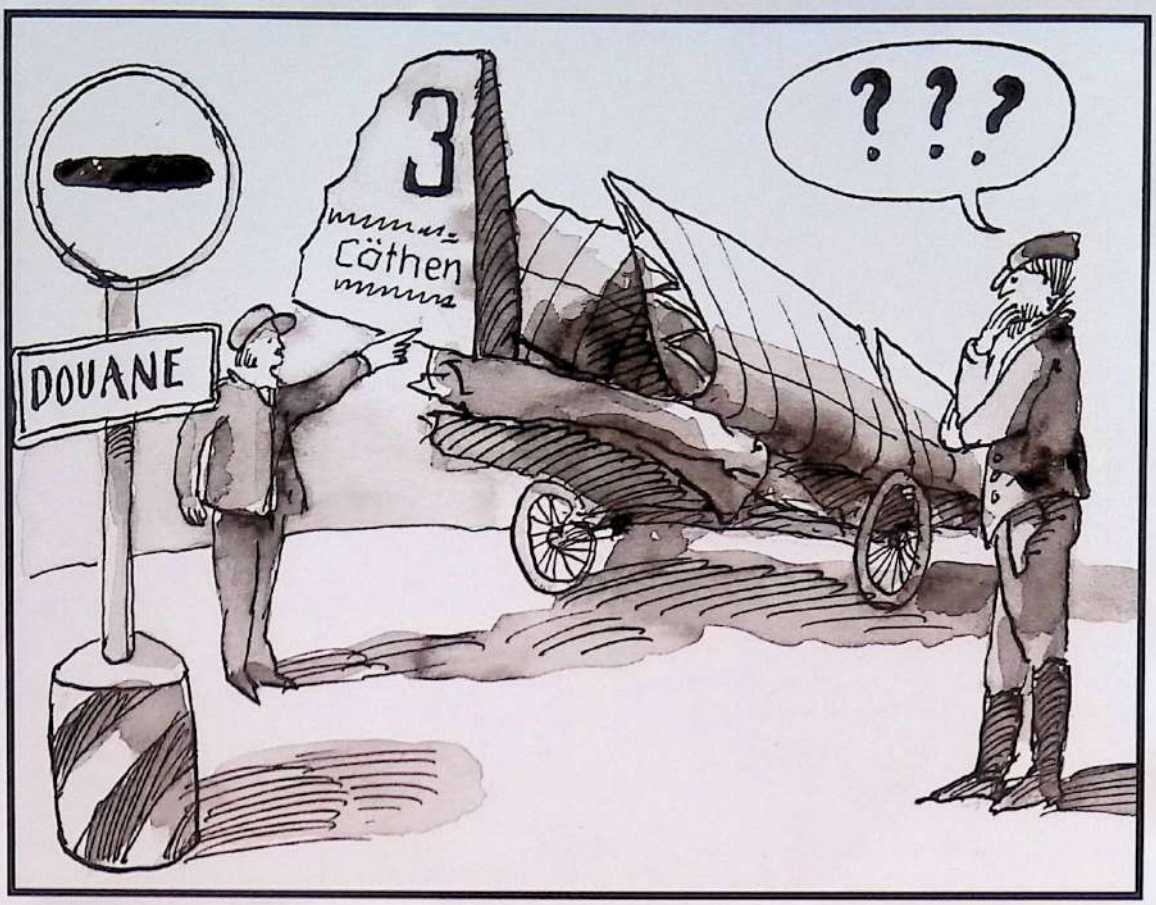


...tutto è pronto sul pendio del Monte Sisemol. Mancano solo gli alianti.

...all is ready on the slopes of Mount Sisemol. Only the sailplanes are missing.

...queste macchine volanti sono prive di elica e di motore. "Qualcuno non la sta raccontando giusta !"

...these machines haven't got engines or propellers. "Someone is trying to cheat!"



Giovedì, 2 Ottobre 1924
Thursday, 2nd October 1924



Sono arrivati ad Asiago molti Tedeschi fra cui i piloti di Darmstadt e di Coethen.
Oggi il tempo non è dei migliori. Piove a dirotto e le previsioni del Professor Camiciotti non promettono nulla di buono.

Sono anche arrivati gli assistenti di Martens, mentre Martens dovrebbe arrivare in serata. Sono tutti contrariati perché la dogana di Verona ha fermato il carro con il Moritz ed anche quelli con gli alianti di Darmstadt. Anche al Brennero e a Trento ci sono problemi con la Dogana che ha bloccato le macchine spedite dal gruppo accademico di Berlino. I doganieri si sono impuntati sul fatto che queste macchine nascondono qualcosa. Sono prive di motore e di elica. "Qualcuno non la sta raccontando giusta" e così per non sbagliare le macchine rimangono sequestrate in attesa di chiarimenti che potrebbero arrivare, ma da chi?

Many Germans arrived in Asiago today, including the pilots from Darmstadt and Coethen. The weather is miserable. It is raining cats and dogs and the forecast of Prof. Camiciotti is not promising anything better.

Marten's assistants got to Asiago today while Martens is expected to arrive this evening. They were all put out as the Customs in Verona did not clear the cars with the Moritz machines or the one with the Darmstadt sailplanes. The same thing seems to happen at the Brenner Pass and in Trento, where the Customs officers have held the machines shipped by the Berlin students as something is not too clear to them. They never saw machines without engines and propellers. They suspect someone wants to cheat them, so for safety's sake they decide to hold them until some light is thrown on the issue. But who should throw that light?

Intanto continua a piovere!

In the meantime, it continues to rain!



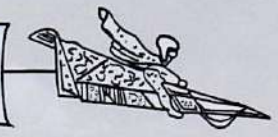
La F.I.D.I.A invia intanto un altro telegramma assicurando che parteciperà e polverizzerà tutti i record.
Continua a piovere ed il solo effetto benefico di questa pioggia è di raffreddare i bollenti spiriti dei partecipanti tedeschi che non riescono a darsi pace per il sequestro delle loro macchine. Il comitato organizzatore invia alla Dogana telegrammi con dettagliate spiegazioni per sbloccare la situazione, ma senza alcun esito.

Nessuna traccia ancora dei piloti italiani e delle loro macchine: per loro non si tratta di un problema di dogana, ma più probabilmente di problemi finanziari essendo infatti i nostri alianti stati spediti a mezzo ferrovia a piccola velocità e chissà dove saranno finiti.

Nobody knows, as nothing like this ever happened before.
In the meantime it continues to rain and the only benefit is to cool the minds of the German participants who could not rest due to the seizure of their machines. Many telegrams were sent to the Customs by the organising committee, providing detailed explanations, but useless. Apparently, nothing can convince the suspicious Customs officers.

No trace of the Italian pilots with their machines. In their case we cannot blame the Italian Customs, but we can assume that because of scarce financial resources, the sailplanes have been sent to Asiago from Pavia by a slow train. God only knows where they may have ended up now.

Venerdì, 3 Ottobre 1924
Friday, 3rd October 1924



Ha smesso di piovere ed un sole debole s'incomincia ad intravedere tra le tante nuvole, ma l'aria è ancora fredda. Poco male, tanto le macchine volanti non sono ancora arrivate.
Il Moritz ed il Deutschland di Martens, il Konsul di Darmstadt e l'Alte Dessauer di Coethen sono sempre tenuti in ostaggio dai doganieri di Verona che non sanno ancora che pesci pigliare.

È la prima volta che vedono macchine diaboliche di quel tipo e pensano di consultare il ministero competente.
Dal canto loro gli organizzatori, vista l' incapacità di arrivare ad una soluzione e non sapendo più a che Santo votarsi, scrivono una lettera al Presidente del Consiglio.

Gli apparecchi degli studenti pavesi sono in viaggio da alcuni giorni. Per fortuna loro non hanno nulla a che fare con la Dogana italiana.
I Tedeschi intanto continuano ad esplorare il

It has stopped raining and a pale sun is showing up among several clouds; the air is still cold for flying, but it does not matter as the flying machines are not there yet. The Moritz and the Deutschland of Martens, the Konsul of Darmstadt and the Alte Dessauer are still held hostage in Verona by the Customs officers who are still at a loss. It is the first time for them to see such strange machines, perhaps they should consult the Ministry of Aviation to get some advice?

At the same time, the organising committee, seeing the impossibility of solving the problem, and not knowing which way to turn, sends a letter to the Prime Minister.

The machines of the university students of Pavia are on the way as they left a few days ago. Luckily they have nothing to do with Italian Customs. The Germans, not having much to do

pendio del Monte Sisemol, martoriato da trincee e camminamenti creati durante la prima guerra mondiale, per localizzare le migliori posizioni per i decolli e gli atterraggi. Rimane sempre positivo il loro giudizio sul luogo scelto dalla Lega Aerea Nazionale per il concorso e a detta di alcuni, Eolo permettendo, potrebbe anche essere migliore della Roehn.
Il tempo intanto trascorre rapidamente senza che si possa effettuare alcuna prova di volo a causa dell'assenza delle macchine volanti.

without their machines, keep exploring the slope to identify the best spots for launching and landing. Tough job, as the slope is clearly damaged by the battles of WW1.
The good news is that they recognise the choice made by the National Aero League and, with the help of some good winds, the site could prove to be as good as the Roehn.
Time is running out fast and the competition has not started yet because of these unexpected circumstances.



Una bella vista della valle di fronte al Monte Bi.

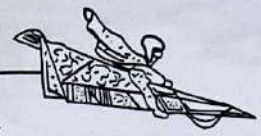
A beautiful view of the valley in front of Mount Bi.

Arriva finalmente il primo dei tre alianti italiani: il Febo Paglierini.

At Last! The first of the three Italian sailplanes arrives. It's the Febo Paglierini.



Sabato, 4 Ottobre 1924
Saturday, 4th October 1924

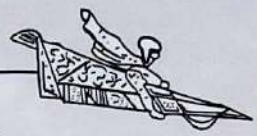


Arriva finalmente alla stazione di Asiago il primo dei tre alianti italiani, il Febo Paglierini, donato dalla ditta Gabardini di Cameri agli studenti pavesi. E' accompagnato dallo studente pilota Franco Sagrè, da Mario Stucchi, Onik Avakian e dal capo montatore della Gadardini, il Sig. Daniele Trigo.

Viene temporaneamente ricoverato nei locali della stazione poiché una pioggia insistente, durata tutta la notte ed anche la mattinata seguente, ne ha reso impossibile il montaggio. In serata arriva anche Cipriano Camocardi, pilota del battagliero gruppo trentino F.I.D.I.A.

At last! The first of the Italian sailplane arrives at Asiago station. It is the Febo Paglierini, donated to the university students of Pavia by the Gabardini di Cameri company. The aircraft has been brought in by the students and Pilot Franco Segrè, together with Mario Stucchi, Onik Avakian and Daniele Trigo the Gabardini factory manager.
It is temporarily sheltered in the railway station premises as persistent rain, lasting the whole night and the next morning, did not allow it to be rigged. This evening, Cipriano Camocardi, chief pilot of F.I.D.I.A., gets to Asiago, but without a machine.

Domenica, 5 Ottobre 1924
Sunday, 5th October 1924



Verso le ore 11 di mattina finalmente smette di piovere ed esce un pallido sole. Gli studenti pavesi si mettono al lavoro per montare il Febo Paglierini e poterlo così trainare sul pendio.
Nel pomeriggio arriva anche il Condor di Teichfuss, ma l'assenza del suo ingegnoso costruttore non ne permette il montaggio.

In serata, verso le 21.30 arrivano finalmente con il trenino a cremagliera da Rocchette quattro alianti tedeschi rilasciati, non par vero, dalla dogana di Verona. Un quinto aliante, rimasto a Rocchette, proseguirà nelle prime ore di lunedì.

L'enigma degli aerei misteriosi è stato finalmente risolto, Dio solo sa come...
In serata il cielo si è messo al bello e lascia presagire una magnifica giornata per lunedì.

Around 11 AM, it finally stops raining and a pale sun shows in the sky. The university students of Pavia start rigging their Febo Paglierini to bring it to the slope.
In the afternoon, the Condor of Luigi Teichfuss arrives in Asiago, but it cannot be rigged as Teichfuss himself has not yet arrived.

Later in the evening, believe it or not, four German gliders arrive by rack train from Rocchette. Nobody knows how they could have been released by the Customs officers in Verona, but the important thing is that they are here now and the competition can start.

A fifth glider remains in Rocchette, but it will proceed early tomorrow morning. The weather now seems to be set and it lets us foresee a wonderful day tomorrow.

Lunedì, 6 Ottobre 1924
Monday, 6th October 1924



Comincia finalmente con qualche giorno di ritardo, il tanto sospirato concorso nazionale di volo a vela in una magnifica giornata caratterizzata da uno splendido sole autunnale. In mattinata sono giunti tre alianti tedeschi: il Konsul, il Moritz e l'Alte Dessauer che sono stati sistemati nel garage dell'albergo Paradiso, mentre il Deutschland ed il Charlotte hanno trovato posto nell'ampio locale dove veniva riposta la filovia.

Nelle prime ore del pomeriggio il Konsul ed il Moritz sono stati trasportati nei loro carri sulle pendici del Monte Sisemol dove verso le ore 14 sono stati montati. Il Moritz è stato montato da tre persone solamente in breve tempo, mentre il Konsul ha richiesto maggior tempo.
Il Moritz, giunto ultimo sul Monte Sisemol, è il primo a spiccare il volo. Martens si sistema al posto di guida, i suoi uomini si dispongono con i cavi per il lancio, alcuni ordini secchi e la

So finally, the longed-for national motorless flight competition starts after some delay, on a magnificent day blessed by an autumnal sun and calm breeze. The Moritz, the Konsul and the Alte Dessauer are sheltered in the garage of Hotel Paradiso and the Deutschland and the Charlotte have been hosted in the room where the trolley-bus was parked.

Early in the afternoon, the Konsul and the Moritz are carried with their cars onto the slope of Mount Sisemol. Around 2.00 PM both sailplanes are rigged and ready to fly.
The Moritz, which arrived on the slope later, is the first to start rigging, it took very little time and with the help of only three people.
Martens enters the cockpit, checks the controls. Two groups of people are holding the bungee cord and after the order from Martens they start running.

Il Moritz è il primo a spiccare il volo. Martens si sistema al posto di guida.

The Moritz is the first to fly. Martens enters the cockpit and checks the controls.



macchina parte. Sono le ore 16, 4 minuti e 40 secondi ed il vento ha una velocità di 2 m./sec. e spira da Est.

Martens punta decisamente verso Ovest, attraversa la valle sottostante, lascia sulla sinistra le case di Léghen, sfiora le appendici del monte Ferragh, segue per un breve tratto la strada che da Gallio porta ad Asiago, entra nella valle dell'Occhio, sorvola le prime case di Asiago, compie un mezzo giro a sinistra e va a posarsi dolcemente sulle pendici del Leiten, proprio sulla soglia di Asiago ad una quota di 1.020 metri circa, vicino all'Albergo Paradiso. Prima del decollo, alla domanda di un commissario di volo circa dove avesse previsto di atterrare, Martens aveva risposto: "All'albergo Paradiso per prendere un caffè".
Previsione pienamente azzeccata. Ha volato per 4 minuti e 8 secondi. Ha percorso, misurando in linea retta, 3 km. precisi.
Poco dopo, Papenmeyer, il pilota dell'Alte Dessauer, sale a bordo del Konsul e si appresta a partire. Dopo una prima falsa partenza, alle 16, 37 minuti e 24 secondi, con un vento da Ovest di oltre 3 m./sec., Papenmeyer decolla.

Soon after, the machine is in the air. All present are gaping at the Moritz. It is 4.04 PM and an easterly wind is blowing at 2 m/sec.

Martens goes west across the valley, leaves on the left the houses of Leghen, skims over the slope of Mount Ferragh, follows for a short stretch the road which goes from Gallio to Asiago, enters the Valle dell'Occhio, flies over the first houses of Asiago, makes half a turn on the left and smoothly lands on the slope of Mount Leiten, just at the gate of Asiago at an altitude of 1,020 meters, in the vicinity of the Hotel Paradiso. Before starting, a flight officer asked Martens where he was expecting to land and Martens had replied: "At the Hotel Paradiso, to get a coffee...". Good Lord, he made it!
Martens has flown for 4 minutes and 8 seconds covering a distance of exactly 3 Km.
Soon after, Papenmeyer, the pilot of the Alte Dessauer goes on board the Konsul and he is ready to fly. After a false start, Papenmeyer takes off at 16.37.24 with a westerly wind of over 3 m/sec.
Thanks to the favourable wind, he can maintain height by applying the elevator, following the

Una grande folla attende la partenza del Moritz.

A big crowd is waiting for the Moritz to start.



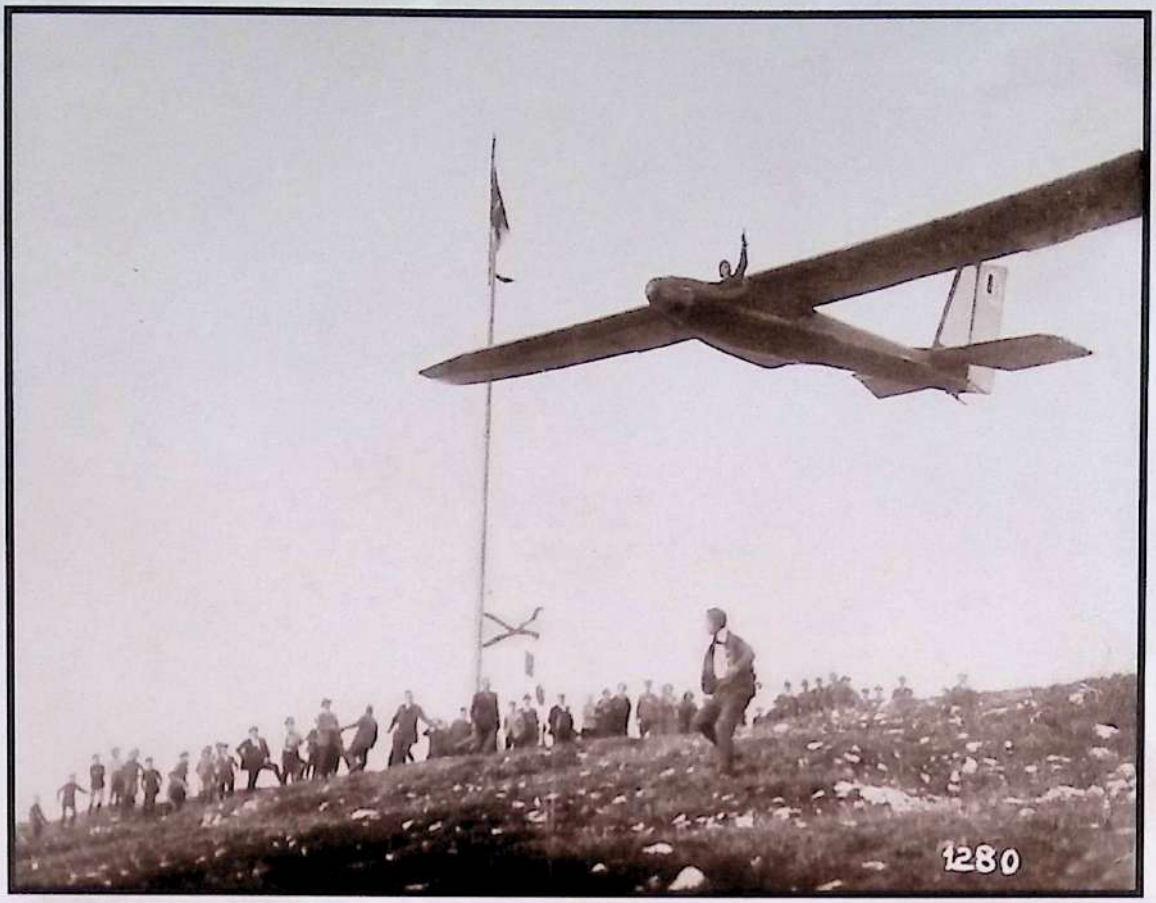


Ecco il momento tanto atteso: il Moritz si leva in volo e punta verso la valle sottostante.

The longed for moment: the Moritz is in the air and points toward the valley below.

Papenmeyer a bordo del Konsul è il secondo a partire con un favorevole vento da Ovest.

Papenmeyer with the Konsul is second to take off with a favourable westerly wind.



Grazie al vento favorevole, si alza in volo perdendo pochissima quota aiutandosi anche con il timone di profondità. Segue la stessa via percorsa da Martens, giunge ad Asiago che sorvola e sorpassa, si dirige verso San Domenico e, compiendo un ampia virata a destra, atterra vicino alle carceri di Asiago, dopo un volo di 7 minuti e 55 secondi, avendo percorso in linea retta 4.150 metri.

Papenmeyer si è aggiudicato il premio giornaliero di durata e di distanza. Così i primi a solcare il cielo d'Italia sono stati gli amici tedeschi, ieri nemici oggi legati dalla comune passione per il volo.
Termina ora la giornata. Il sole tramonta, dando bagliori di luce sui tetti di ardesia della piccola Asiago. Tutti scendono a valle. Laggiù qualcuno sta lavorando davanti agli hangar per preparare una macchina italiana: il Febo Paglierini degli studenti pavesi.
A domani la prova?
Vediamo ora le macchine tedesche protagoniste di questa prima giornata di volo:
Il Moritz di Martens di colore verde-blue, era simile al Vampyr, fusoliera a sezione quadrata,

same route as Martens he gets to Asiago and heads straight to San Domenico, making a large turn on the right he lands smoothly near Asiago prison, after a flight of 7 minutes and 55 seconds over a distance of 4,150 meters. Papenmeyer has been awarded the day's prize for duration and distance.

So, the first to take the air in this competition have been the Germans, yesterday our enemy, today our friends sharing the same passion for flying. The first day of flying is over.
The sun sets blinking on the slating roofs of the houses of little Asiago. Everybody goes down the hill. There, in front of the hangars, somebody is working to prepare a sailplane for tomorrow.
It's the Febo Paglierini of the Pavia university students.
Let's have a look now at the Germans machines, the leading actors of this first day of competition:
***The Moritz** designed by Dr. George Madelung of Akaflig Hannover, was similar to the Vampyr. It had a fuselage with a rectangular cross section, which was covered by plywood to*

Otto Fuchs,
del gruppo
studentesco
di Darmstadt a
bordo del Konsul.

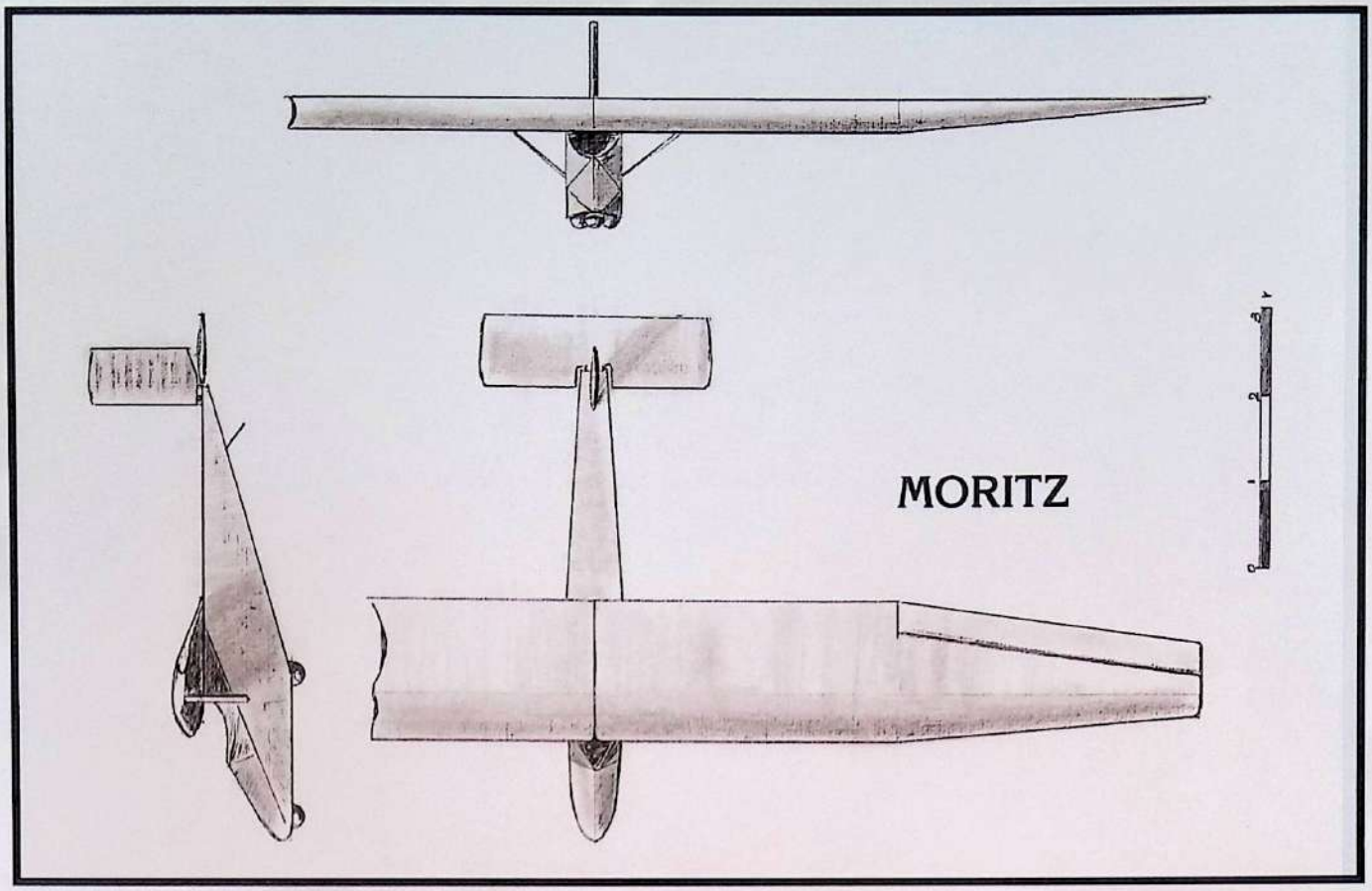
Otto Fuchs,
of the Darmstadt
students team,
in the cockpit
of the Konsul.





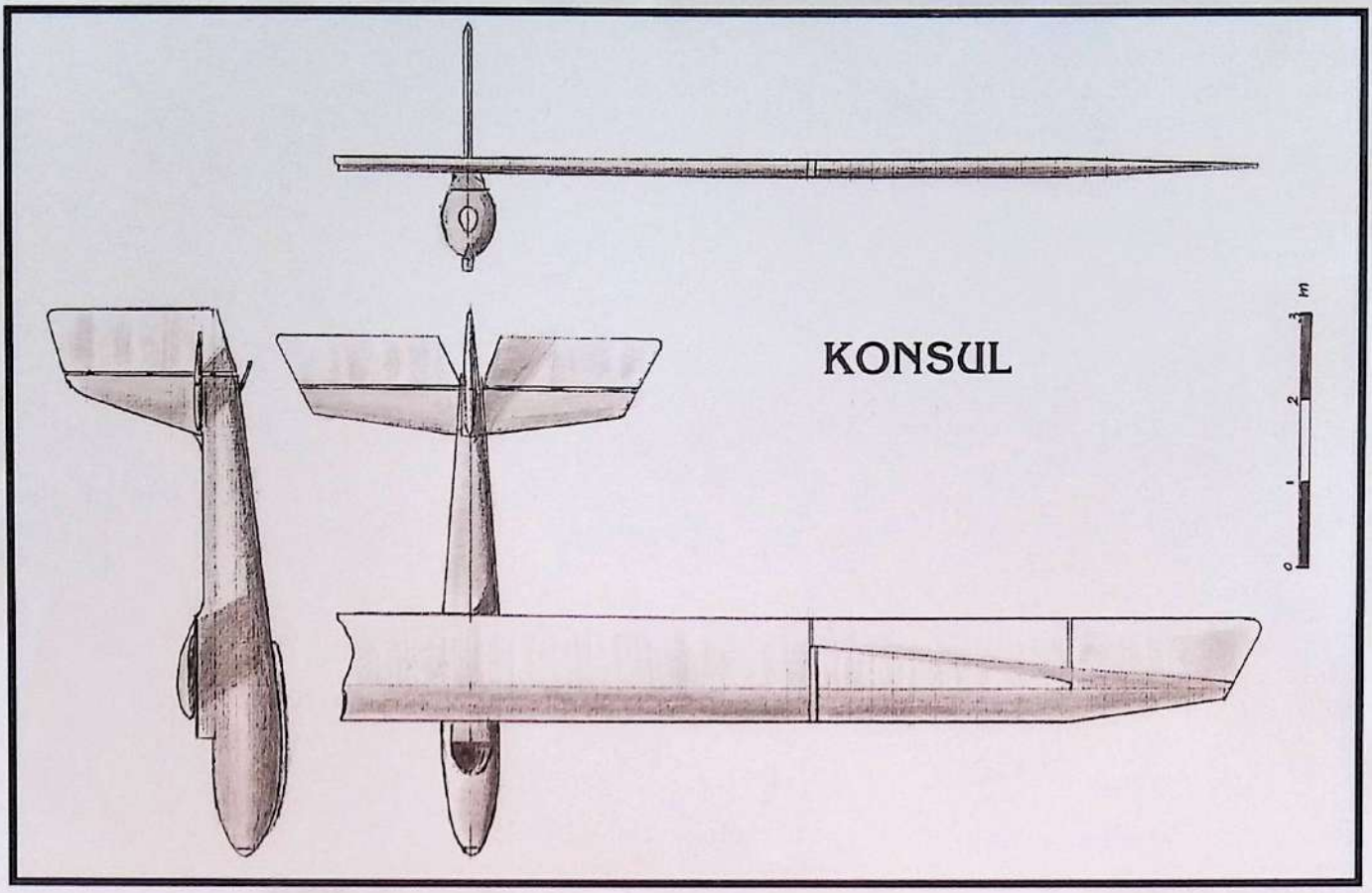
Il volo di Fuchs sul Konsul che gli aggiudicherà il premio giornaliero di durata.

With this flight in the Konsul, Otto Fuchs was awarded the day's prize of duration.


MORITZ

naso arrotondato e tre sfere di caucciù come organo d'atterraggio. L'ala cantilever a profilo spesso all'attacco e sottile alle estremità dell'ala, con bordo d'entrata ricoperto in legno compensato e parte restante rivestita in tela.
A differenza del Vampyr il bordo d'uscita era rigido e la stabilità trasversale era ottenuta a mezzo di aleroni lunghi e stretti. Originalissimi gli attacchi dell'ala costituiti da giunti fissati da semplici spinotti senza dadi.
Erano totalmente soppressi i piani fissi di coda, perché la forma della fusoliera consentiva di farne a meno.
Il timone di direzione era fissato a baionetta.
I comandi erano tutti rigidi azionati a mezzo di cloche e pedaliera.
Dati tecnici: apertura alare 14.00 m., lunghezza 4.80 m., altezza 1.30 m., superficie alare 14 mq, carico alare 12.00 Kg/mq, peso a vuoto 116 Kg.
Il Konsul, di forma affusolata, colore giallastro, era un monoplano ad ali spesse cantilever. L'ala era divisa in tre parti, la parte centrale era fissata alla fusoliera a mezzo di giunti e spinotti. Le due parti laterali con un lievissimo diedro erano collegate alla parte centrale per mezzo di

make a box enclosing the cockpit. The landing gear consisted of three spherical balls pivoted on axles. The cantilever wing had a thick section at the root becoming thinner at the tip. The leading edge was also a D box planked with plywood and the rest of the wing was covered with fabric and clear dope. The trailing edge was different from the Vampyr and lateral stability was obtained by long and narrow ailerons, the pilot being seated upright under the leading edge of the wing.
Technical data: Wing span 14.00 m., length 4.80 m., height 1.30 m., wing area 14.00 sq/m., wing load 12.00 Kg/sq.m., empty weight 116 Kg.
***The Konsul,** designed by the Darmstadt students, was a monoplane with a cantilever wing built in three parts. The central part of the wing was fixed to the main frame of the fuselage by three bolts and the two side parts with a slight dihedral were connected by joints and piston pins.*
The leading edge was a D box planked with plywood, while the remaining part of the wing was covered with fabric and clear dope.
The fuselage was a plywood shell and it had an almond-shaped cross section with a landing


KONSUL
0
1
2
3 m

robusti giunti a baionetta. Il bordo d'entrata era rivestito in legno compensato mentre la rimanente parte dell'ala era ricoperta in tela. La fusoliera , a sezione cilindrica, era tutta rivestita in compensato ed aveva come organo d'atterraggio un pattino ammortizzato. Il piano di coda verticale era di tipo tradizionale e quello orizzontale sdoppiato e mobile.

Dati tecnici: apertura alare 18.20 m., lunghezza 6.20 m., altezza 1.40 m., superficie portante 21 mq, carico alare 13.30 Kg/mq, peso a vuoto 180 Kg.

skid on rubber shock absorbers.
The pilot sat upright, just ahead of the wing.
The tailplane was of a large span with a huge elevator, matching the rudder for area.

Technical data: Wing span 18.20 m., length 6.20 m., height 1.40 m., wing area 21.00 sq/m., wing loading 13.30 Kg/sq.m., airfoil Gottingen 535, empty weight 180 Kg.



Il Konsul, di forma affusolata. Un monoplano ad ali spesse cantilever, costruite in tre parti.

The Konsul was a monoplane with a thick cantilever wing built in three parts.

...ma un guasto al gancio di traino si traduce in uno spettacolare capitombolo.

...but because of a failure of the glider release hook, the people fell in a spectacular heap.



Martens si appresta ad un nuovo tentativo di volo malgrado la totale assenza di vento.

Martens, despite the total lack of wind, decides to try another launch.



Martedì, 7 Ottobre 1924
Tuesday, 7th October 1924



Oggi non c'è proprio vento. Fuchs con l'Alte Dessauer si appresta a partire, ma un guasto al gancio di traino si traduce in uno spettacolare capitombolo per gli uomini addetti al lancio, fortunatamente senza serie conseguenze.
A causa di ciò, oggi Fuchs deve rinunciare al volo.
Martens per contro, malgrado l'assenza totale di vento, decide di tentare il lancio.
Sono le 17.30 quando si alza in volo, sorvola Asiago e va ad atterrare vicino all'Osteria Edelweiss dopo aver percorso 4.325 metri in 5 minuti e 39 secondi, superando così la distanza percorsa ieri da Papenmeyer.

Oggi è arrivato Luigi Teichfuss con il suo Condor sistemato negli hangar predisposti dall'organizzazione.
E' arrivato anche il pilota della F.I.D.I.A. Armando Pedretti, ma degli aerei partiti da Trento ancora nessuna traccia.

Today there is no wind at all. Fuchs with his Alte Dessauer is about to start, but, because of a failure of the glider release hook, the people operating the bungee cord fell in a spectacular heap, luckily without any serious consequences. Because of that, today Fuchs cannot make any further flights.
Martens, despite the total lack of wind decides to try a launch. It is 17.30 when he takes to the air. He flies over Asiago and he lands near the Osteria Edelweiss, after having flown for 5 minutes and 39 seconds, covering a distance of 4,325 meters. exceeding the distance covered yesterday by Papenmeyer.

Today Luigi Teichfuss has arrived with his Condor which has been sheltered in one of the hangars placed at competitors' disposal by the organising committee. The F.I.D.I.A., Armando Pedretti has also arrived today, but again without any machine.

Otto Fuchs a bordo dell'Alte Dessauer degli studenti universitari di Coethen.

Otto Fuchs in the cockpit of the Alte Dessauer of the university students of Coethen.





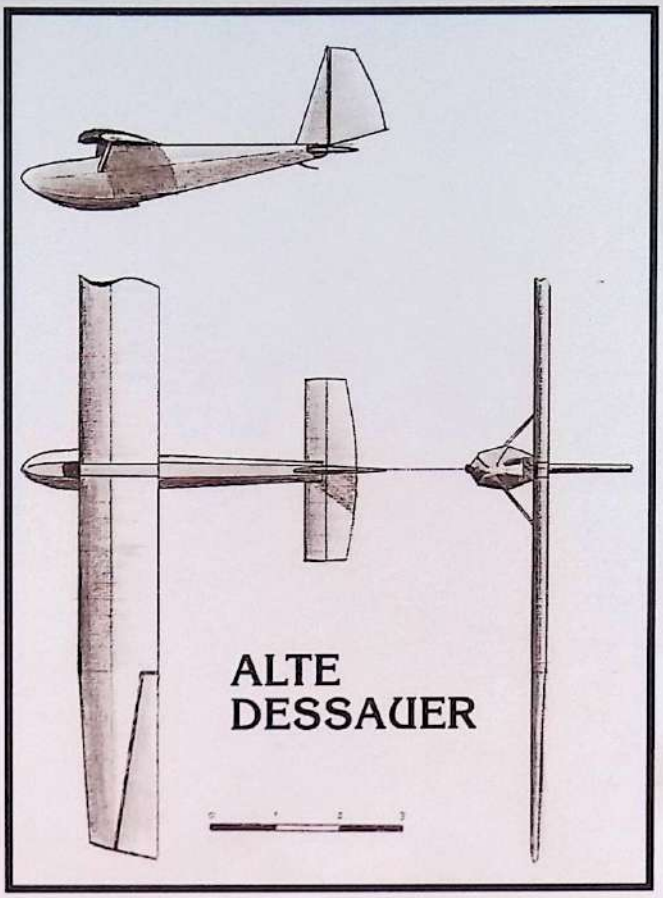
Una grande folla intorno all'Alte Dessauer prima della partenza.

A large crowd around the Alte Dessauer before its launch.

Le ultime messe a punto prima del volo.

The last adjustments before being launched.





Mercoledì, 8 Ottobre 1924
Wednesday, 8th October 1924



Alla presenza di un folto pubblico sono continuate oggi le gare di volo favorite da buone condizioni atmosferiche e di vento.
Martens su Moritz ha effettuato un volo di 11 minuti e 25 secondi atterrando nei pressi di Villa Trevisan.

Fuchs sull'Alte Dessauer ha volato per 3 minuti e 57 secondi percorrendo la distanza di 2.585 metri. Papenmeyer con il Konsul si è aggiudicato il premio giornaliero di distanza effettuando un percorso di 3.375 metri e facendo delle belle evoluzioni sul cimitero militare del Gallio.
E' intanto arrivato oggi il gruppo goliardico pavese con l'Ing. Emanuele Cambilargiu, progettista dell'aliante Goliardia ed il Maresciallo Francesco Canavesi, pilota collaudatore.
Domani dovrebbero arrivare anche le tanto annunciate macchine della F.I.D.I.A.

Flying competitions have been carried out the whole day today in the presence of a large crowd, thanks to favourable atmospheric conditions.
Martens has flown the Moritz for an 11 minutes and 25 seconds, landing near Villa Trevisan.
Fuchs, with the Alte Dessauer has flown for 3 minutes and 57 seconds covering a distance of 2,585 meters and Papenmeyer, flying the Konsul, has been awarded the day's prize for distance with a result of 3,375 meters.

Manoeuvres performed by Papenmeyer over the military cemetery of Gallio were remarkable.
Today Emanuele Cambilargiu, the designer of the Italian glider Goliardia, together with test pilot Francesco Canavesi and other university students of Pavia arrived in Asiago.
Tomorrow, the well announced machines of F.I.D.I.A. are finally expected to arrive.

E' intanto arrivato ad Asiago il gruppo goliardico pavese capitanato da E. Gambilargiu, progettista del Goliardia.

The university students of Pavia headed by E. Gambilargiu, the designer of the Goliardia, arrived today in Asiago.





Numerosi spettatori, alcuni dei quali molto famosi, attendono di vedere le macchine italiane in volo.

Many people on the slope. Some of them very important persons, waiting to see the Italian machines in flight.

Il Febo Paglierini è stato portato sul Monte Bi, ma al momento di iniziare a volare è sopraggiunta la sera.

The Febo Paglierini reached Mount Bi, but by the time it was ready to fly, it was already dark.



Giovedì, 9 Ottobre 1924
Thursday, 9th October 1924

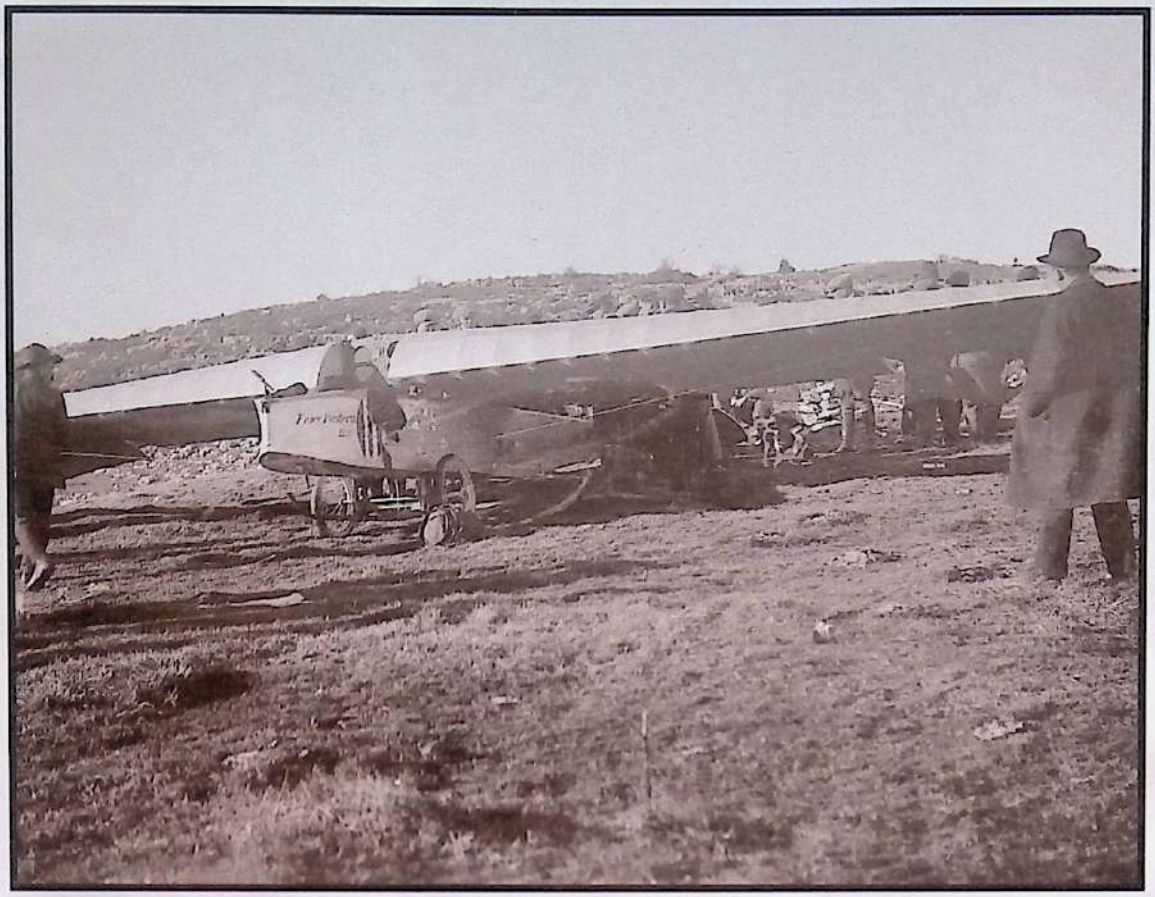


Nessuna attività di volo oggi, non per ragioni meteorologiche, ma per altri motivi. Pare che i piloti tedeschi abbiano avuto qualche divergenza con l'ente organizzatore su problemi sorti nella giornata di ieri. Dopo due lunghi colloqui, hanno pure minacciato di abbandonare il campo e rientrare in Germania. Anche gli Italiani non hanno volato. Sia il Febo Paglierini che il Goliardia, sono stati portati sul Monte Catz, detto anche Monte Bi, e montati, ma al momento d'iniziare a volare è sopraggiunta la sera.
Il tutto viene rimandato al giorno dopo.
Sono intanto arrivati altri due piloti della F.I.D.I.A., il Sig. Gino Bonotto ed il Sig. Macetti costruttore del tanto decantato Aeronautilo, che però non è stato ultimato per poter partecipare al concorso.
Numerosi gli spettatori, alcuni dei quali molto famosi come il Conte da Schio ed il Commendator Arturo Ferrarin.
Domani... salvo imprevisti, dovrebbe arrivare finalmente il primo apparecchio della F.I.D.I.A.

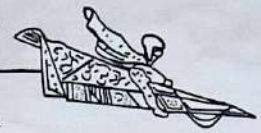
No flying today. Not because of meteorological reasons, but for different ones. It seems that the German pilots have had some disagreements with the organising committee about certain problems that arose yesterday and, after two hours of animated discussion without coming to an end, they threaten to leave the competition and return to Germany.
The Italians are not flying today either.
Both the Febo Paglierini and the Goliardia have been taken to Mount Catz, named also Mount Bi, and rigged, but by the time they were ready to fly it was already dark. Everything has been put off until tomorrow.
In the meantime, two more pilots of F.I.D.I.A. arrived in Asiago: Gino Bonotto and A.M. Macetti, the latter is the designer of the much extolled Aeronautilo which could not be ready for the competition.
Anyway the first machine of F.I.D.I.A is expected for tomorrow.

Il Febo Paglierini è pronto ad eseguire i primi balzi, pilotato dal Maresciallo F. Canavesi.

The Febo Paglierini is ready to perform some test flights with Marshall F. Canavesi.



Venerdì, 10 Ottobre 1924
Friday, 10th October 1924



Inizio delle prove degli alianti italiani. Al mattino gli studenti pavesi si recano sul Monte Bi e rimuovono la paglia che aveva protetto gli alianti dall'umidità della notte.

Il Febo Paglierini esegue i primi balzi pilotato dal Maresciallo F.Canavesi e trainato da otto uomini, da prima da un pendio quasi inesistente, per portarsi in seguito più in alto per una prova più significativa. L'esito di queste prove non soddisfa gli studenti pavesi che decidono di continuare le prove con il Goliardia.

Dopo un primo tentativo, fallito a causa dell'improvvisa rottura della corda elastica con conseguente vistoso capitombolo per gli assistenti al lancio, verso le 11.35 il Goliardia effettuava un balzo di 8 secondi.
Considerando la totale assenza di vento ed un pendio quasi inesistente si può dare a questa prova un esito incoraggiante.

The Italian sailplanes start trials today.
In the morning the Pavia students get on Mount Bi and remove the straw which they used to protect the machines from the damp of the night.

At first the Febo Paglierini performs some test flights with Marshal Franco Canavesi, launched by eight men from a very moderate slope and later from a steeper one, but all these test flights do not satisfy the Italian students who then decide to continue the tests with the Goliardia.

The first attempt is unsuccessful due to sudden breaking of the bungee-cord, causing a terrible collapse of the launch assistants.
At 11.35 AM the Goliardia makes a first hop of 8 seconds, obviously not enough to qualify, but considering the total absence of wind and the slight slope, it can be considered an encouraging result. The landing causes the

Il Maresciallo F. Canavesi, divenuto il collaudatore ufficiale delle macchine italiane, esegue vari lanci con il Goliardia.

Marschall F. Canavesi, the official test pilot of the Italian machines, performs several tests with the Goliardia.



L'atterraggio ha comunque provocato la rottura di un pattino. Danno di poco conto perché nel pomeriggio il guasto è già riparato ed alle 16.40 il Maresciallo F. Canavesi è già pronto per un altro lancio, questa volta da un pendio più in alto. Ancora un balzo di alcune centinaia di metri per un tempo simile al primo lancio.
Al terzo tentativo di Canavesi, il Goliardia si solleva in volo ed effettua un lungo balzo della durata di 20 secondi.

I piloti tedeschi, che hanno assistito a questa prova, hanno espresso all'unanimità un parere positivo asserendo che il Goliardia poteva essere tranquillamente lanciato dal Monte Sisemol.
Giunge notizia intanto che si è fatto chiarezza fra i piloti tedeschi ed il comitato organizzatore.
I malintesi erano nati soprattutto per le difficoltà di comunicazione dovute a lingue diverse.
La "protesta tedesca" nasceva anche da una loro richiesta di un concorso spese per il trasporto delle loro macchine da e per la Germania. Inoltre, per facilitare i lanci, avevano richiesto una pista in legno paraffinata.
La diplomatica negoziazione del Commissario

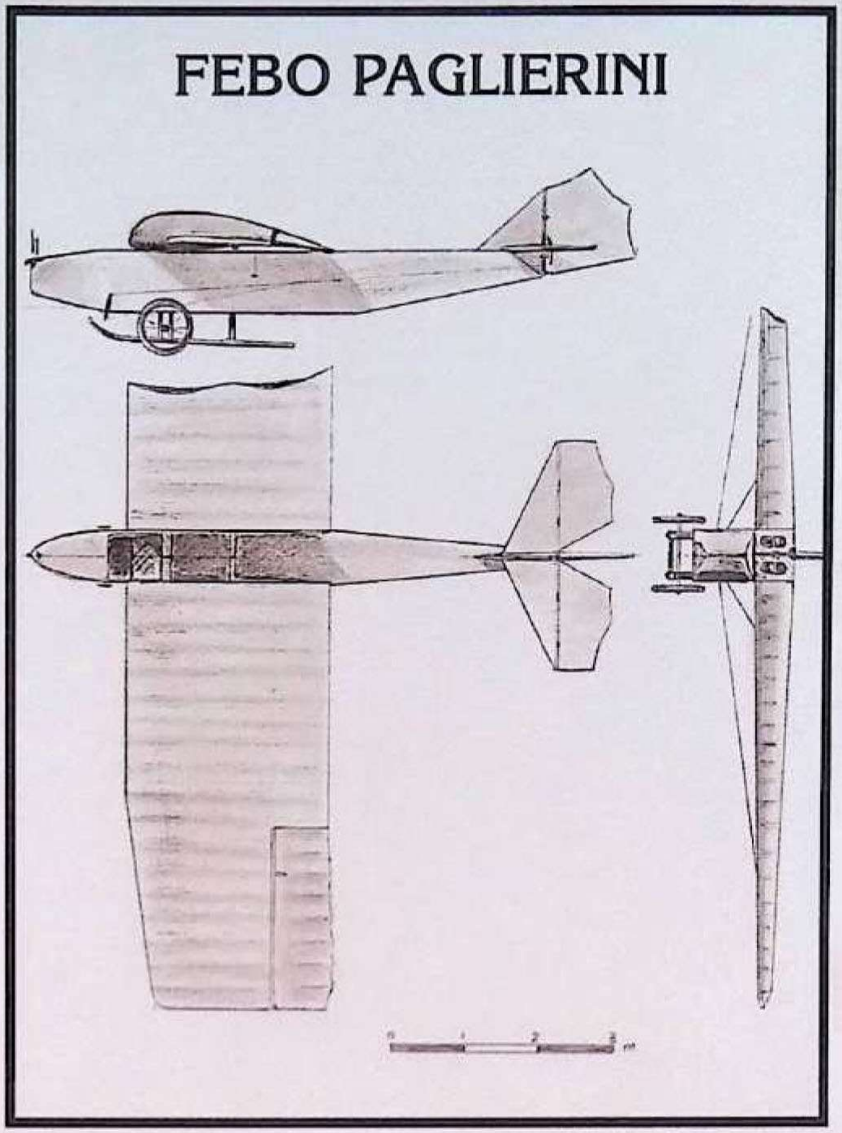
breakage of a skid, but luckily it can easily be fixed, so that at 16.40 in the afternoon Marshal Franco Canavesi is ready for a second try, this time from a further up the slope. Another hop of a few hundred meters for a time similar to the previous one. The third attempt is finally better. The Goliardia take to the air and performs a long jump lasting 20 seconds.

The German pilots present at this flight express their positive judgement about the Goliardia which, according to their opinion can now surely be launched from Mount Sisemol.
We understand now that the misunderstanding between the German pilots and the organising committee has been made clear. Apparently the first reason was a language difference, which means a communication problem. Secondly a request by the Germans to obtain transportation cost-sharing for their sailplanes brought in from Germany, and finally the request to have a waxed wooden track to facilitate the start from the slope. The good negotiation of the commissioner Dr. Ing Balsamo closed successfully the case, so the Germans are remaining in Asiago.

Lodovico Zanibelli siede al posto di pilotaggio del Febo Paglierini.

Lodovico Zanibelli, sits in the cockpit of the Febo Paglierini.





Ing. Balsamo ha risolto il caso. I Tedeschi restano ad Asiago. Incredibile ma vero, è arrivato ad Asiago un primo aereo della F.I.D.I.A. insieme al suo costruttore Gino Bonotto. Com'è l'aereo? Beh lasciamo stare... Domani dovrebbe anche volare il Condor con il Maresciallo F. Canavesi, diventato il collaudatore ufficiale delle macchine italiane, descritte qui di seguito.

Il Febo Paglierini: progettato dall'Ing. Fabris e costruito presso gli stabilimenti della ditta Gabardini di Cameri era un monoplano ad ala spessa cantilever. I piani di coda erano del solito tipo a piano fisso e timone mobile. L'organo di atterraggio era costituito da un carrello normale con ruote. La stabilità trasversale era comandata da alettoni. Il pilota era seduto nella parte anteriore della fusoliera, davanti al bordo d'attacco dell'ala e guidava per mezzo di una cloche e pedaliera.
La superficie portante non era continua, ma era fissata nella parte centrale ad un solidissimo cavalletto facente parte della fusoliera in modo che v'era soluzione di continuità fra le due ali poste sopra la fusoliera.

Believe it or not, Gino Bonotto of F.I.D.I.A. finally arrives in Asiago together with his machine...
How is the machine looking?
Well, let's change the subject!
Tomorrow the Condor of Teichfuss should be tested by Franco Canavesi who has become the official test pilot of the Italian Team.

Let's have a look at the Italian machines.

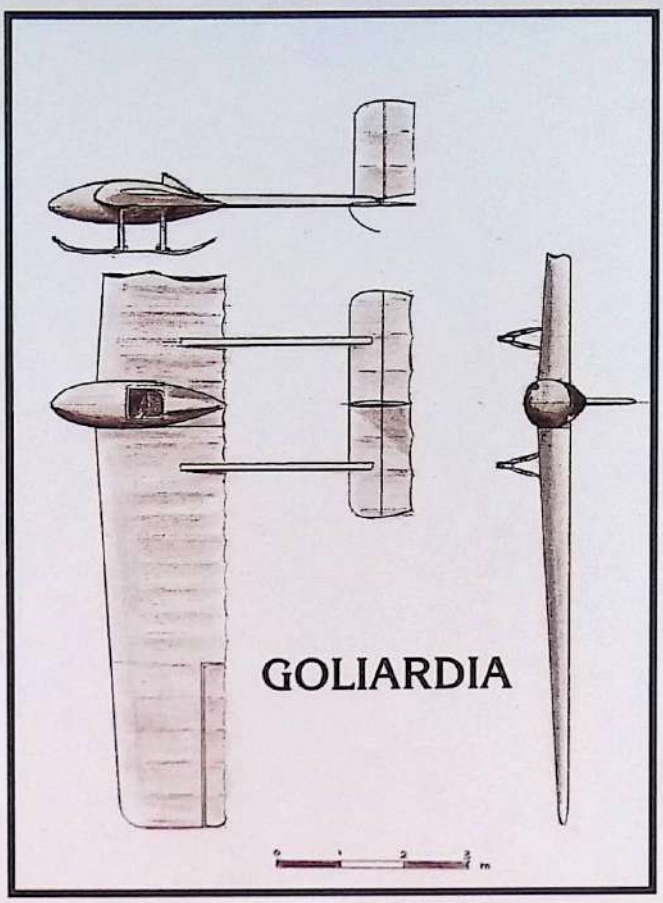
***The Febo Paglierini** was designed by Ing. Fabris and built in the workshop of the company Gabardini di Cameri. It was a monoplane with a thick cantilever wing and a square section fuselage. For landing it was equipped with a two wheeled undercarriage. The pilot sat in an open cockpit just in front of the leading edge. The controls were operated by stick and pedals.*
Lateral stability was assured by ailerons.

The Febo Paglierini was a bit too heavy and had a few other defects, for instance small tailplane surfaces, and it was not so easy to rig, like the Goliardia.

Il Goliardia si solleva in volo ed effettua un lungo balzo della durata di 20 secondi.

The Goliardia takes to the air and performs a long jump lasting 20 seconds.





Dati tecnici(stimati): apertura alare 12 m., lunghezza 8 m., altezza 1.60 m., superficie alare 30 mq, carico alare 7.50 Kg/mq, peso a vuoto 150 Kg.

Il Goliardia: progettato dal pilota Emanuele Cambilargiu e costruito negli stabilimenti dei Fratelli Visco a Somma Lombardo, era un monoplano ad ala spessa cantilever, con il posto di pilotaggio messo in una piccola carlinga nella parte centrale dell'ala. I piani di coda erano legati alle superfici portanti da travi di coda a scatola.
La stabilità trasversale era comandata a mezzo di alettoni. L'organo di atterraggio era formato da due pattini a quattro gambe di forza ciascuno, il tutto irrigidito da cavi d'acciaio.
I comandi erano a cloche e pedaliera.

Dati tecnici: apertura alare 13 m., lunghezza 5.6 m., altezza 1.05 m., superficie alare 24 mq, carico alare 7 Kg/mq e peso a vuoto 100Kg.

Technical data (estimated): Wing span 12 m., length 8 m., height 1.60 m., wing area 30 sq/m., wing load 7.50 Kg/sq.m., empty weight 150 Kg.

***The Goliardia,** designed by Emanuele Cambilargiu and produced in the workshop of Visco Brothers in Somma Lombardo, was a monoplane with the cockpit situated in the middle of a thick cantilever wing.*
The elevator and rudder were placed on twin tail booms which, together with the ailerons, were controlled by the stick and the pedals.
For landing, it had a double sledge reinforced by metal cables.

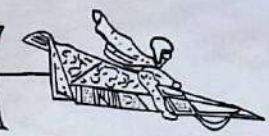
Technical data (estimated): Wing span 13.00 m., length 5.60 m., height 1.05 m., wing area 24 sq/m., wing load 7 Kg/sq.m., empty weight 100 Kg.

Martens domina il concorso senza ombra di dubbio lanciandosi ripetutamente dal Monte Sisemol.

Martens is dominating the competition without any doubt, being launched several times from Mount Sisemol.



Sabato, 11 Ottobre 1924
Saturday, 11th October 1924

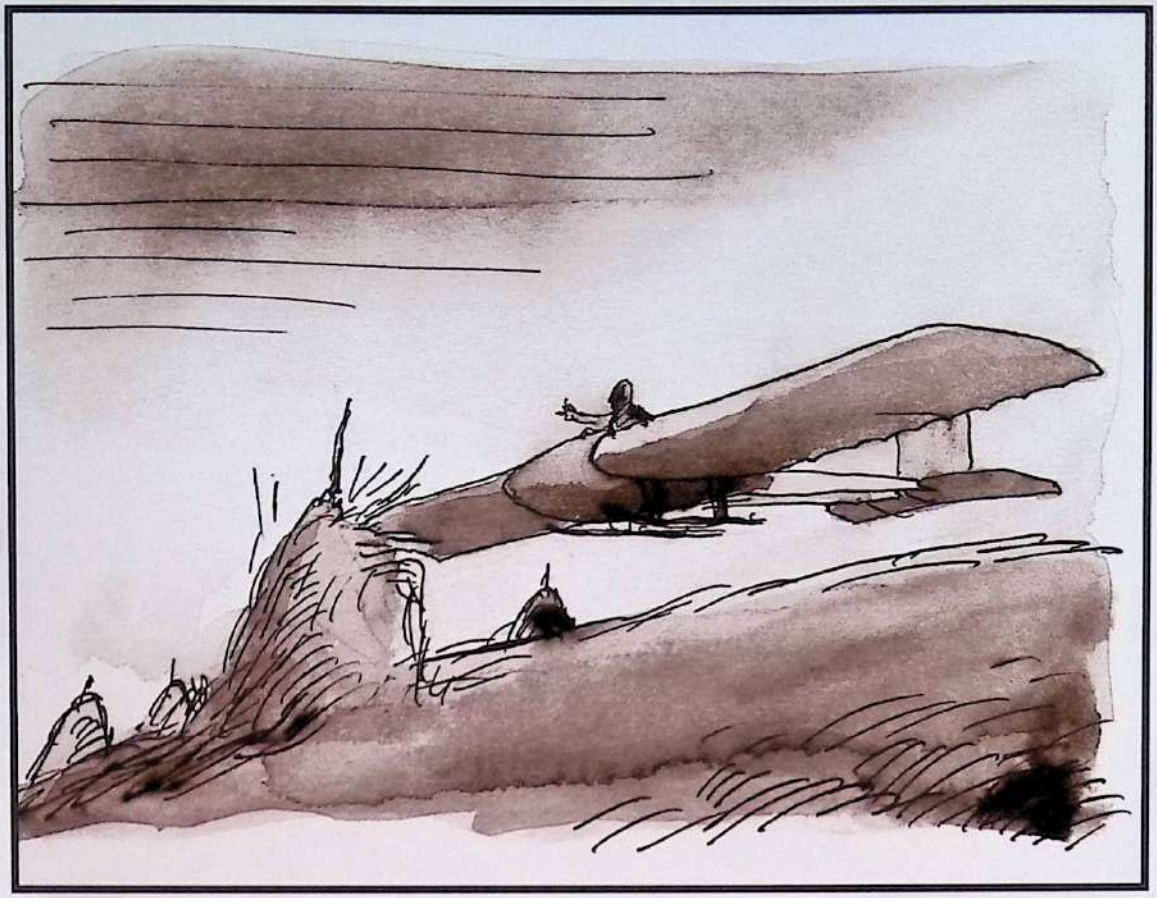


Vento sempre assente. Una folla numerosa giunta da ogni parte e con ogni mezzo.
Presenti anche tante personalità del mondo aeronautico: il Commendator Arturo Ferrarin, il Sergente Sartori, l'Ing. Albertario, il Dottor Finzi, il Maggiore Sacchi, il Pilota Zambelli, il Conte Ferretti, i signori Tebaldi, Bassi, Fabbris e ancora altri.
I voli si susseguono, ma appare evidente una mancanza di affiatamento, oltre che d'esperienza, tra i piloti e gli avieri addetti al lancio con corda elastica.
Molti lanci vanno male per questo motivo.
Martens domina senza ombra di dubbio il concorso. Oggi si è lanciato dal Monte Sisemol in direzione Val Frenzela, ha seguito il costone del Monte Ferragh, ha poi seguito la strada Gallio-Asiago ed è atterrato ancora una volta nei pressi dell'Albergo Paradiso per prendere ancora un caffè...?
Ha percorso la distanza di 3.920 metri in un

Wind totally missing again today. A big crowd, coming by any means and from many parts is present on the slope, including many famous and important people, among them Commendator Arturo Ferrarin, Sergeant Sartori, Ing. Albertario, Dr. Finzi, Major Sacchi, pilot Zambelli, Lord Ferretti and many other very important persons.
Flights follow one another, but something is wrong between the pilots and the crew pulling the bungee cord. Maybe lack of experience or rather lack of good understanding. For this reason many flights are not successful.
Martens is, without any doubt, dominating the competition. Today he has been launched from Mount Sisemol in the direction of Val Frenzela, he has followed the ridge of Mount Ferragh, then he has proceeded over the road which goes from Asiago to Gallio and again he has landed near the Hotel Paradiso... to take another coffee? He has flown for 5 minutes and 13 seconds

Il Goliardia, dopo il decollo va a sbattere contro il palo sporgente di un pagliaio.

The Goliardia, after the take off, hits the pole of a hay stack.



tempo di 5 minuti e 13 secondi. Il Maresciallo Canavesi col Goliardia parte in volo, ma nella direzione sbagliata e va a sbattere contro il palo sporgente di un pagliaio. Il Maresciallo Canavesi non ha riportato alcuna ferita, ma un'ala del Goliardia ha subito seri danni.
Fuchs aveva notato questo pericolo incombente ed aveva avvisato il Canavesi, il quale aveva leggermente spostato il naso dell'aliante pensando di evitare l'ostacolo, ma ahimè!
Qualcuno attribuì questo incidente al comitato organizzatore che avrebbe dovuto intraprendere tante azioni sul terreno di volo per maggior sicurezza.
Anche Fuchs con il Konsul, a causa di una cattiva partenza, va ad atterrare dopo un breve balzo in una trincea danneggiando pesantemente il suo aliante.

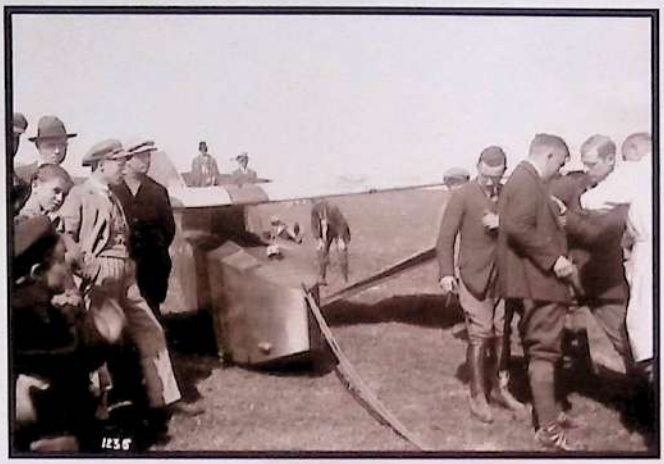
Un'altra critica per gli organizzatori che avrebbero dovuto prendersi carico di sistemare il terreno, almeno nei pressi delle operazioni di volo. Giornata sfortunata sia per i Tedeschi che per noi.
Speriamo meglio per domani.

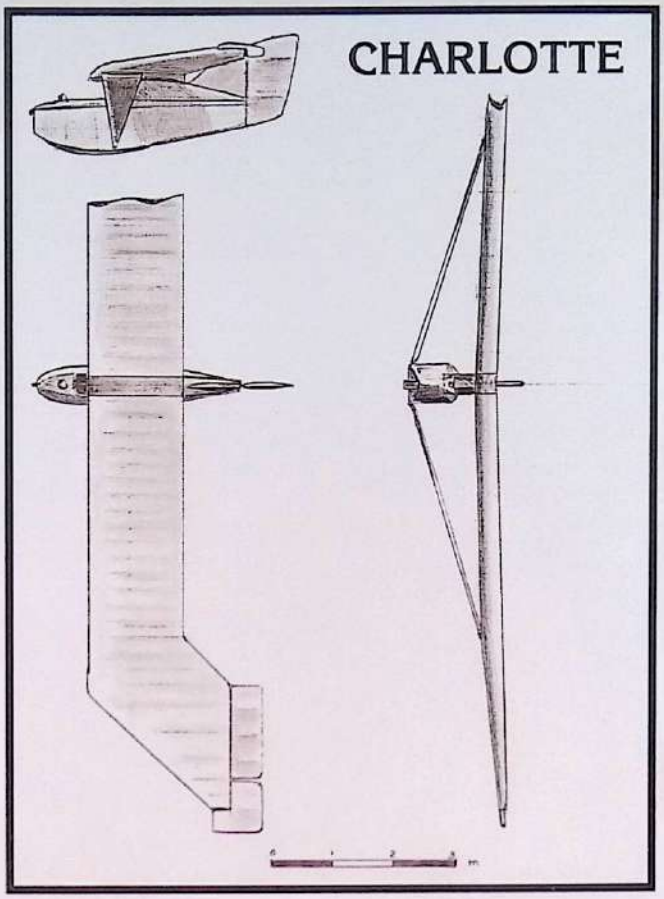
covering a distance of 3,920 meters.
Marshal Canavesi also wants to fly the Goliardia, but he launches in the wrong direction and right after the take off he hits the pole of a hay stack.
The Goliardia is out of order as it has severe damage to one wing, while Marshal Canavesi has not reported any injury. Actually Fuchs had noted the danger of the pole and he had warned Canavesi who did underestimate the risk of it, he only moved the nose of the sailplane thinking it was enough to avoid a collision. Obviously, a wrong estimation. Somebody blamed the organising committee for this accident, they should have taken care of removing any potential danger from the flying area.

Fuchs in the Konsul also gets a problem, due to a poor start and, after a short jump, he ends up landing against a WW1 trench, seriously damaging his sailplane, another reason to complain about the organising committee, who did not clear the ground around the flying zones.
Tough luck today for the Germans and for the Italian as well. Let's hope better for tomorrow.

Il tutt'ala Charlotte degli studenti dell'Università di Berlino.

The flying wing Charlotte of the Berlin University students.





Domenica, 12 Ottobre 1924
Sunday, 12th October 1924



Anche oggi una grande folla è arrivata sia sulle pendici del Monte Sisemol che sul Monte Bi. Si è volato in entrambi i luoghi.

La giornata è veramente splendida. Dal Monte Bi si è lanciato il Charlotte degli studenti di Berlino, pilotato da Winter. Dopo due false partenze ha fatto un bel volo di 2 minuti e 5 secondi atterrando in località Ebene.
A valle intanto Zannibelli compie alcuni voli di prova con il Febo Paglierini e si convince che è ora il caso di passare sul Monte Sisemol.

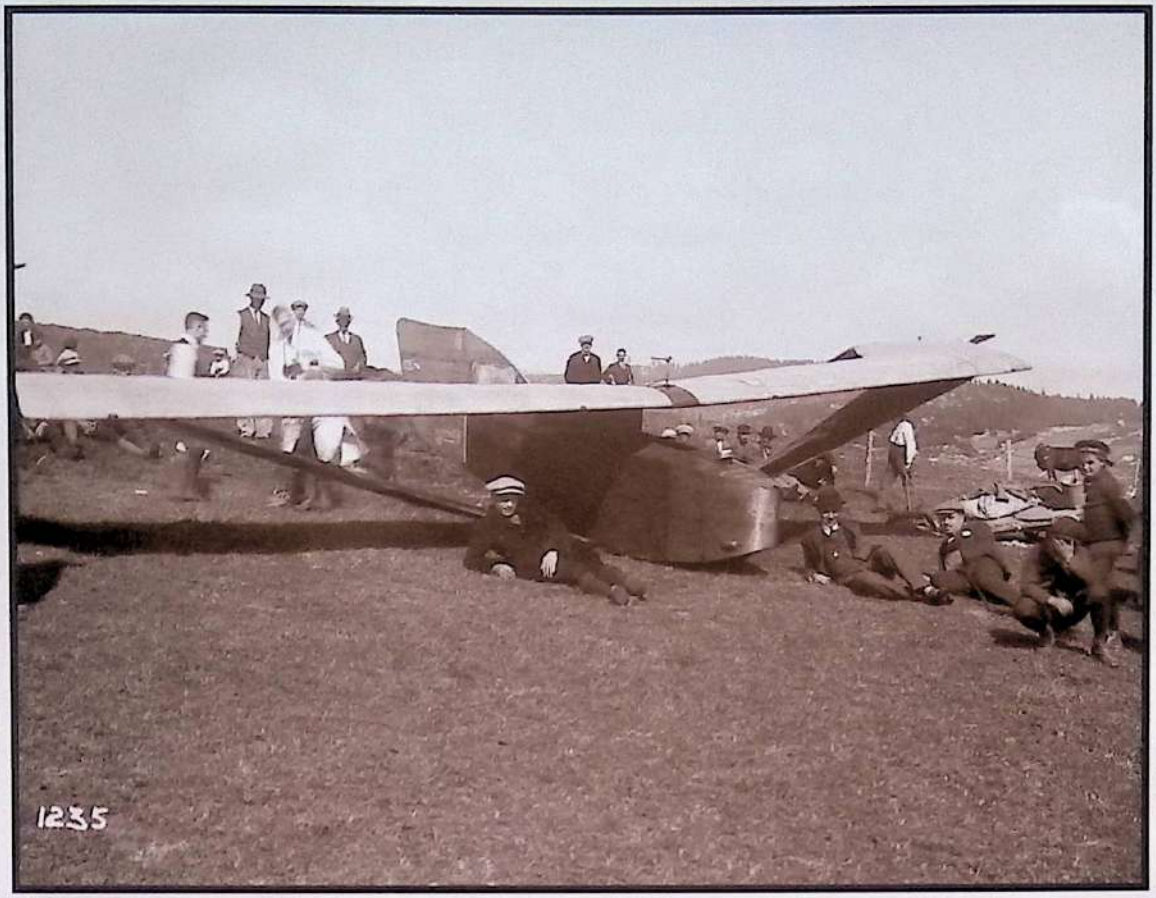
Fuchs con l'Alte Dessauer si lancia dal Monte Sisemol in direzione Est, gira intorno al monte, sorvola il cimitero militare ed atterra a Sud-Est della Villa Rossi dopo un volo di 2 minuti e 50 secondi, percorrendo 1.950 metri.
Alle 15.53 decolla Martens col Moritz ed effettua un magnifico volo di 13 minuti e 39 secondi con un vento che non supera la velocità di 2 m./sec.

Gorgeous weather today. A huge crowd has reached both the slopes of Mount Sisemol and Mount Bi where the machines are ready to fly. From Mount Bi Winter, one student from Berlin, takes to the air with the Charlotte flying wing. After two false starts it makes a nice flight of 2 minutes and 5 seconds landing in Quarter Ebene.
In the meantime, lower on the slope, Zannibelli makes some trials with the Febo Paglierini and he realises that it is time now to move to Mount Sisemol.

Fuchs, with the Alte Dessauer, is launched from Mount Sisemol, he turns around the Mountain, flies over the military cemetery of Gallio and lands south-east of Villa Rossi after a flight of 2 minutes and 50 seconds, covering a distance of 1,950 meters.
At 15.53 Martens starts with the Moritz and performs a fantastic flight of 13 minutes and

Un folto pubblico attende il lancio del tutt'ala Charlotte sulle pendici del Monte Bi.

Many people are waiting for the start of Charlotte from the slope of Mount Bi.





Dal Monte Bi
si è lanciato il
Charlotte pilotato
dal Tedesco
Winter.

From Mount Bi
the start of
Charlotte with
the German pilot
Winter.

Martens e Papenmeyer posano davanti alla macchina fotografica prima di partire sul biposto Deutschland.

Martens and Papenmeyer pose for a picture before launching the two-seater Deutschland.





Gli ultimi preparativi prima di partire col Deutschland in direzione del Cimitero Militare del Gallio.

Final settings before taking off with the Deutschland toward the Military Cemetery of Gallio.

Martens e Papenmeyer, visibilmente soddisfatti, sono pronti con i mazzi di fiori da lanciare sul Cimitero Militare del Gallio.

Martens and Papenmeyer with the bunch of flowers to be dropped over the Military Cemetery of Gallio.



Un volo stupendo che si aggiudica il premio di durata giornaliero.
Alle 16.43 Martens e Papenmeyer decidono di sorvolare il cimitero militare del Gallio con il biposto Deutschland e di lanciare un mazzo di fiori legato con due nastri dai colori delle bandiere italiane e tedesche per ricordare i caduti della prima guerra mondiale.
Purtroppo, la completa assenza di vento ed un lancio eseguito malamente bocciano la nobile impresa dei due piloti tedeschi che vanno a sbattere, dopo aver strisciato sul pendio, contro una mulattiera sottostante.

I due piloti, visibilmente delusi, escono illesi dall'abitacolo del Deutschland, mentre l'aliante riporta gravi danni ad un'ala. Grande sgomento e delusione anche tra il pubblico accorso in massa per assistere all'annunciato volo.

Anche agli Italiani non va meglio. Il pilota Zannibelli tenta una partenza con il Febo Paglierini dal Monte Sisemol, ma anche lui non prende quota e va a sbattere contro un terrapieno fortunatamente senza gravi danni.
Forse la cattiva partenza è da attribuire a

39 seconds with a wind of less than 2 m./sec. For this flight he is awarded the day's prize for duration.
At 16.43 Martens and Papenmeyer decide to fly over the military cemetery of Gallio with the two-seater Deutschland and to drop a bunch of flowers, tied with ribbons the colours of the German and Italian flags, to honour the soldiers from both countries who died in WW1.
Unfortunately, the total absence of wind , and a premature launch release brings down the noble exploit of the two German Pilots who, after a short jump, bang against a mule-track.

The two pilots, visibly disappointed, get out of the cockpit uninjured, while the sailplane has serious damage to one wing.
There is also great disappointment among the crowd that has arrived in masses to attend the announced flight.
Today is not going too well for the Italians either. Pilot Zannibelli tries to launch the Febo Paglierini from Mount Sisemol, but in his case the sailplane also fails to lift of and crashes into a bank, but luckily without serious damage.
The wrong start was again the cause of this bad

Pessima partenza del Deutschland a causa della totale assenza di vento e di uno sgancio mal riuscito.

Bad start of the Deutschland due to total absence of wind and a terrible release.



F.Segrè che ha tenuto la coda del velivolo in modo errato, o forse l'uso della pista di legno paraffinata non è risultata ideale per un carrello con ruote.
Il cielo ora volge all'imbrunire. Una cortina di nebbia avvolge le cime circostanti.
Asiago s'illumina.
Bilancio della giornata abbastanza positivo per i piloti tedeschi che si aggiudicano con Martens il premio giornaliero di durata; un po' meno fortunata per quelli italiani.

flight as F. Segrè did not hold the tail of the sailplane properly. In addition, it was from the waxed wooden track, which is not ideal for wheeled undercarts. Now it's getting dark and Asiago is getting lit up.
Results of the day: well enough for the Germans for whom Martens was awarded the day's prize for duration.
Not too good for the Italians.

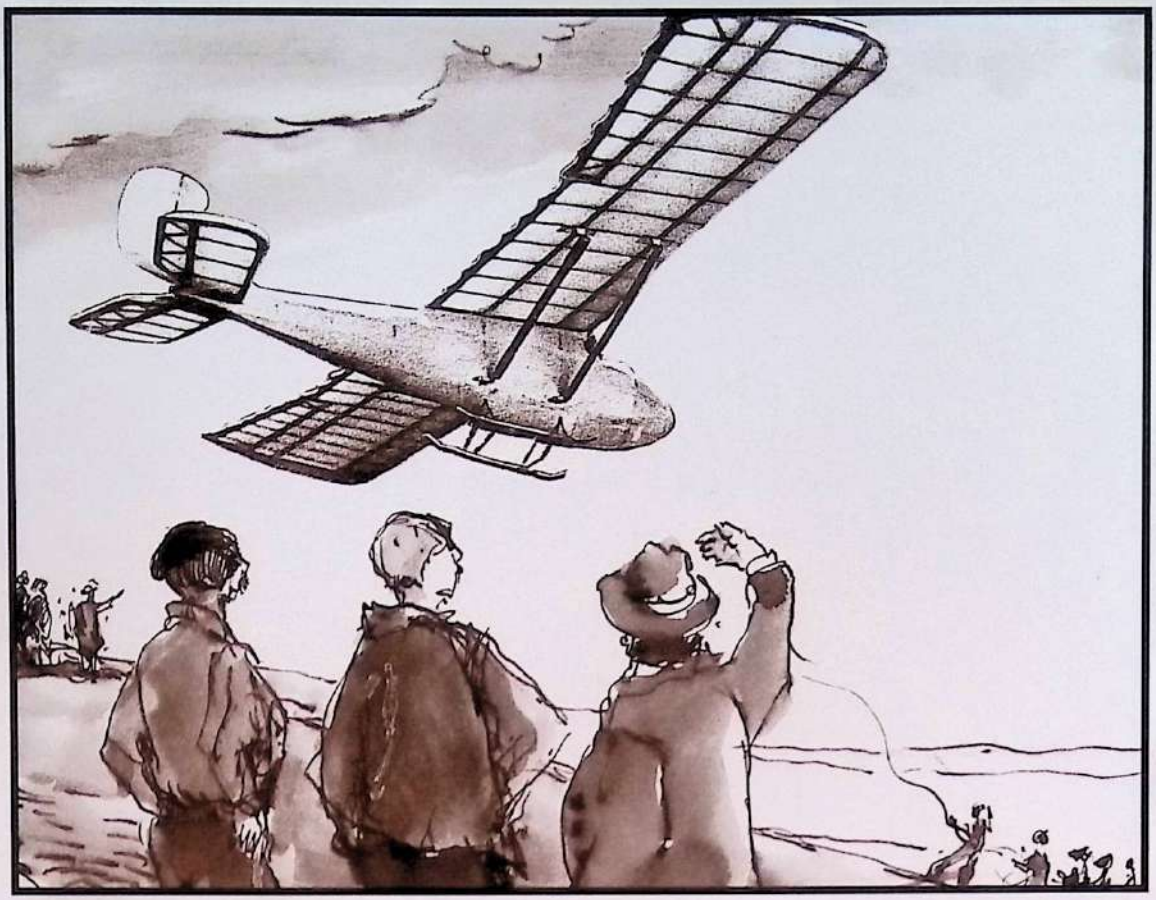


Il Deutschland dopo aver strisciato sul pendio, va a sbattere contro una mulattiera sottostante.

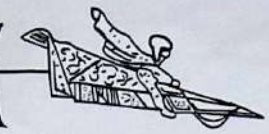
The Deutschland, after a very short jump, bangs against a mule track.

F. Canavesi, collaudatore infaticabile, s'appresta a collaudare il Condor di Teichfuss sul Monte Bi.

F. Canavesi, tireless test pilot, is about to test the Condor of Teichfuss on Mount Bi.



Lunedì, 13 Ottobre 1924
Monday, 13th October 1924



Il vento è sempre il grande assente. I Tedeschi non volano e pensano già d'anticipare la loro partenza. Soltanto gli Italiani effettuano voli di prova.

Sul Monte Bi Francesco Canavesi, collaudatore infaticabile, s'appresta al collaudo del Condor di L.Teichfuss, ora passato nelle mani della F.I.D.I.A. per 2.000 Lire.
Forse è il caso di commentare questo cambio di proprietà. La F.I.D.I.A. aveva in varie occasioni ed a mezzo stampa rilasciato delle dichiarazioni circa le sue favolose macchine che avrebbero polverizzato tutti i record compresi quelli dei Tedeschi.
Giunti ad Asiago e constatato l'alto livello delle macchine dei partecipanti ed in particolare modo di quelle dei Tedeschi, si è ravveduta e per salvare la faccia, ha acquistato l'aliante di Teichfuss e posto il simbolo della F.I.D.I.A. sul timone dello stesso Condor.

The wind is always the great absentee.
The Germans do not want to fly today.
They are thinking of their anticipated departure.
Only the Italians are continuing with their flying tests. On Mount Bi, F.Canavesi is about to test the Teichfuss Condor which now belongs to F.I.D.I.A. Why this change of ownership?
Maybe I had better explain that.

F.I.D.I.A. had, on several occasions, announced through the media that they would smash all records with their machines during this competition. Once they got to Asiago and saw the level of sailplanes participating in the competition, and mainly the machines of the Germans, they changed their mind... and to save face they bought the Condor of Teichfuss for 2.000 Lire and placed the F.I.D.I.A logo on its tailplane.
Now let's go back to the test of the Condor.
F. Canavesi passes the qualification test with a

Il Condor si stacca dolcemente da terra, si alza in volo e si avvia lungo il pendio.

The Condor smoothly comes off the ground, to the air and points toward the slope.



Torniamo ora al collaudo del Condor.
F.Canavesi supera le prove di qualifica con un balzo di 11 secondi e riprova un secondo lancio da un dislivello di 10 m. più in alto, eseguendo un volo della durata di 13 secondi, non senza problemi perché una corda usata per il lancio rimane impigliata al pattino d'atterraggio, ma per fortuna senza alcuna conseguenza. Nel pomeriggio riprendono i voli sul Monte Bi e Canavesi porta il Condor 200 m. più in alto. Alle 15.59 avviene il lancio questa volta perfettamente riuscito.

Il Condor si stacca dolcemente da terra, si alza in volo, si avvia verso il pendio, ma dopo circa 15 secondi comincia a scivolare d'ala, compie un mezzo giro a sinistra e va a cadere presso una cascina capovolgendosi. Povero Condor tutto distrutto, e Canavesi?
Viene estratto dall'aliante capovolto, con un vistoso graffio in fronte ed un filo di sangue che gli esce dalla bocca.
Viene soccorso immediatamente da un medico presente in campo e successivamente trasportato all'Ospedale d'Asiago. Non sono risultate chiare le ragioni di quell'improvviso

hop of 11 seconds and tries again from 10 m. further up with a second jump of 13 seconds, but this time with a problem. The bungee cord gets entangled in the landing sledge, but fortunately without any serious consequences. In the afternoon F.Canavesi takes the Condor 200 m. further up and at 15.59 starts, this time without any problem. The Condor smoothly comes off the ground, to the air and points toward the slope, but after about 15 seconds it starts side-slipping, it makes a half turn to the left and falls near a farmhouse; overturning.

The Condor is completely destroyed. And Canavesi? He is removed from the upside down sailplane. He has a showy scratch on his forehead and his mouth is bleeding. He is helped by a doctor present on the slope and right after that taken to the hospital in Asiago. They are not clear the reasons for such a sudden accident, but somebody tells a story about it which could have some relation to the accident. To reach Mount Sisemol or Mount Bi, Pavia university students had rented a mule for 5 Lire/day, to which they gave the name Matricola (Matricola is the name given in Italy to

...compie mezzo giro a sinistra e va a cadere presso una cascina, capovolgendosi.

...it makes half a turn to the left and falls near a farm house, overturning.



crollo dell'aliante, ma qualcuno ha raccontato un storia che poteva in qualche modo aver influito sulla causa dell'incidente.

Gli studenti pavesi, per trasportare le loro macchine sulle pendici del monte, avevano preso in affitto al loro arrivo ad Asiago un mulo per 5 Lire al giorno al quale avevano dato il nome Matricola. Di notte il mulo veniva parcheggiato nei pressi dell'aliante con qualche bracciata di fieno. Sembrerebbe che la notte prima Matricola, dopo aver consumato la sua razione di foraggio, avesse voluto assaggiare l'estremità di un'ala e che l'avesse trovata di suo gusto, forse grazie al buon sapore della caseina. L'indomani, constatato l'inconsueto danno, l'ingegnoso Teichfuss con mezzi di fortuna, qualche pezzo di cartone, colla e qualche chiodo, ha cercato in qualche modo di riparare il danno.
Che sia stata questa improvvisata riparazione la causa dell'improvviso crollo del Condor? Nessuno può oggi rispondere a questa domanda, però non se ne può escludere la possibilità.

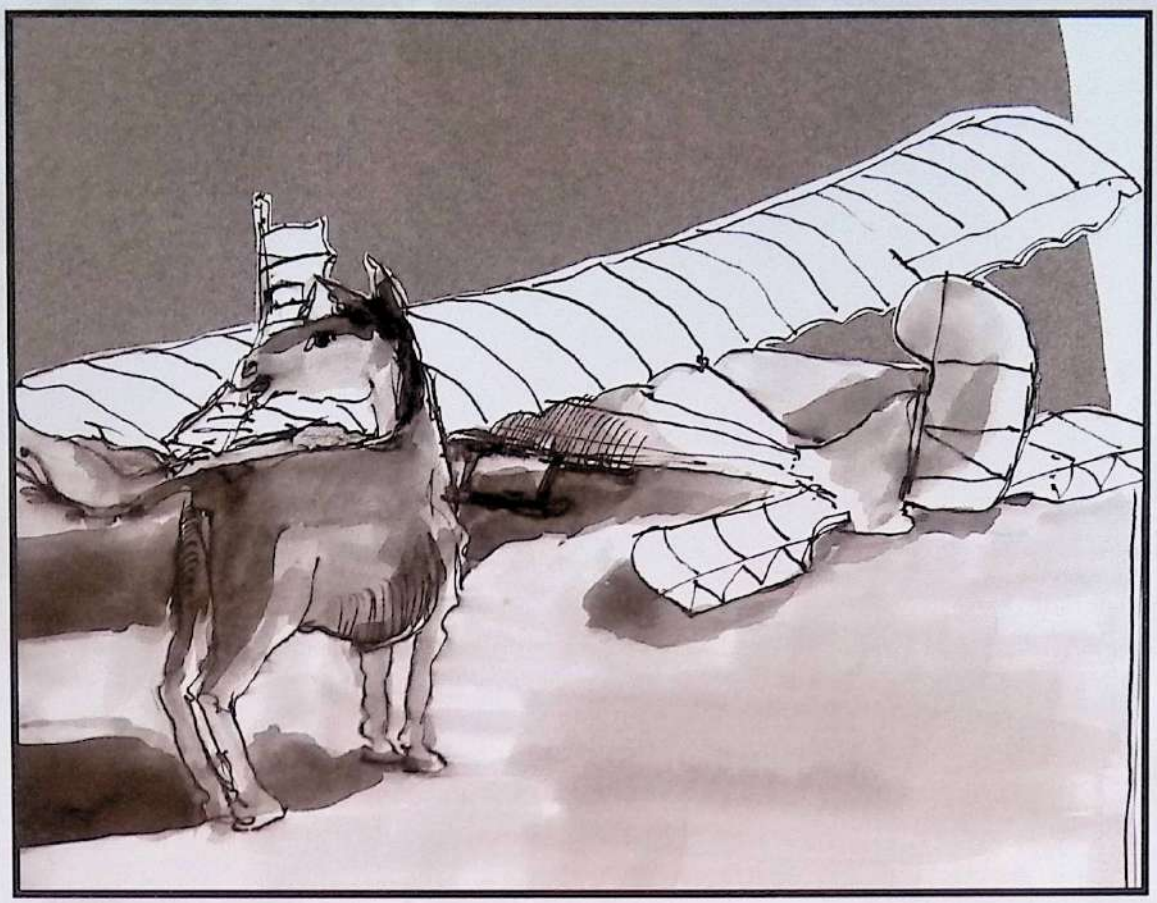
a young student entering the University).

One night Matricola, tethered near the Condor, having eaten the hay provided by the students and still feeling hungry, started eating the sailplane's wingtip. It must have tasted special to him due the sweetish taste of the casein. We can imagine the great surprise of Teichfuss the next morning, but he did not give up and made a makeshift repair with simple materials that he found on the spot.
Someone suggested the cause of the accident was due to the damage to the wing created by the strong Matricola's teeth, but actually nobody could prove it. Now let' have a quick look to the Condor:

The Condor: *was designed by Luigi Teichfuss and built behind the tiers of the cycle track of Bologna. It was a monoplane with a thick cantilever wing. The fuselage had an almond cross section and the pilot sat below the wing's leading edge. For landing it had a double sledge reinforced with metal cables.*

Matricola, dopo aver consumato la sua razione di foraggio, prova ad assaggiare l'estremità di un'ala trovandola di suo gradimento.

Matricola, after having eaten the hay provided by the students, starts eating the wing tip which tastes good to him.

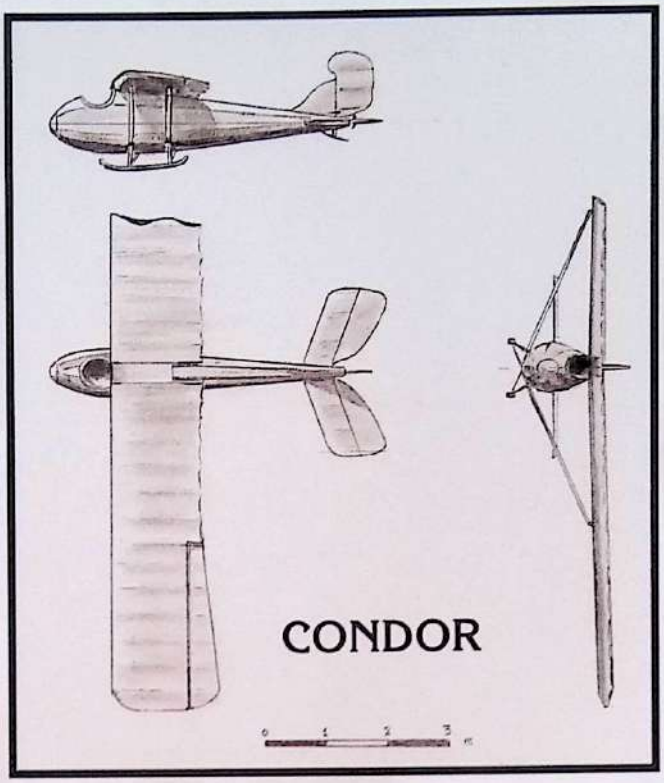


Ecco le generalità del Condor:

Condor: costruito da Luigi Teichfuss dietro le gradinate del velodromo di Bologna era anch'esso un monoplano ad ala spessa cantilever appoggiata sulla parte superiore della fusoliera. La fusoliera era a sezione trasversale circolare ed il pilota sedeva nella parte anteriore di essa tra le ali. La coda era monoplana e l'organo d'atterraggio era costituito da un doppio pattino rinforzato con cavi metallici.

Dati tecnici (stimati): apertura alare 11 m., lunghezza 4.80 m., altezza 1.25 m., peso a vuoto 80 Kg.

Technical data (estimated): wing span 11.00 m., length 4.80 m., height 1.25 m., empty weight 80 Kg.



Oscar Ursinus (sulla sinistra), il padre della Roehn e leader del gruppo tedesco con Arthur Martens (al centro).

Oscar Ursinus (on the left), the Father of the Roehn and leader of the German team with Arthur Martens (in the middle).



Martedì, 14 Ottobre 1924
Tuesday, 14th October 1924



Splendida giornata di sole. Gli ultimi guizzi dell'autunno favoriscono lo svolgimento del concorso di volo.
Oggi Martens ha deciso di raggiungere Vicenza lanciandosi dal monte Mazze da cui si domina la pianura veneta verso il capoluogo della provincia Berica. Martens è pronto, il suo sguardo inciso e tagliente si volge verso Vicenza che sparisce lontano e si rivela per la cupola della Basilica Palladiana.
Martens parla con la moglie visibilmente commossa per l'audace progetto del marito.
Alle 10.32 il Moritz è pronto. Martens stringe la mano a Papenmeyer e saluta con un gesto tutti i presenti. Gli avieri tedeschi attendono i comandi che Martens impartisce con voce ferma.
Al terzo comando il Moritz è già in aria e fa rotta verso Vicenza. In pochi secondi è già librato sopra la pianura.
Prende la direzione di Salcedo Breganze e si avvia verso Villaverla. A questo punto scompare

Glorious weather today. That is helping the development of the competition very much. Martens has decided to fly to Vicenza, starting from Mount Mazze from where you can see the city across the Veneto lowland. Martens is ready in the cockpit of his Moritz looking at the horizon from which he could just see the dome of the famous cathedral of Vicenza designed by Andrea Palladio. He talks to his wife visibly moved to tears for the brave exploit of her husband. At 10.32 AM the Moritz is ready. Martens shakes hands with Papenmeyer and waves his hand to the crowd. The German assistants are awaiting the orders which Martens gives clearly. At the third order the Moritz is in the air and steers toward Vicenza. In a few seconds it is flying over the lowland.

It takes the direction of Salcedo Breganze and points toward Villaverla. Soon after, it is lost to the crowd's sight due to a light haze. Martens is

La rotta percorsa da Martens nell'intento di raggiungere Vicenza.

The route of Martens in the attempt to reach Vicenza.



alla vista causa una leggera nebbia. Martens deve recare questo messaggio alla città di Vicenza da parte della città d'Asiago:
"Asiago all'eroica città dei Berici esprime tutto il suo devoto amore. Affido questo messaggio al pilota Arthur Martens che partecipa al concorso internazionale di volo a vela e tenta da questo altopiano con aeroplano senza motore di scendere a Vicenza. Ho posto una fiamma dai colori d'Italia sulla carlinga ed una dai colori della Germania, auspicando che ogni progresso aviatorio serva alle sole feconde opere di pace. A Lei, Illustrissimo Sig. Sindaco, un deferente saluto."

Alle 11.45 giunge una telefonata da Dueville: "Il Moritz è precipitato sopra lo scalo ferroviario". Martens illeso, in piedi silenzioso davanti il suo Moritz che l'aveva accompagnato in tante vittorie. Aveva volato per ben 18 minuti percorrendo circa 21 Km., battendo così il record di distanza detenuto da Botsch con una distanza di 19 Km. Dopo l'incidente a Dueville Martens è stato condotto in macchina ad Asiago dall'Avvocato Attilio Broglio, presidente del comitato organizzatore del concorso.

expected to deliver, on behalf of the city of Asiago, a letter to the Major of Vicenza with the following message:
"The city of Asiago expresses all its love to the city of Vicenza. This message is entrusted to Arthur Martens, who takes part in the international motorless flight competition and challenges to reach Vicenza from the Asiago Plateau with his sailplane. He is carrying both the Italian and German colours wishing that all flying achievements are only aiming to peaceful purposes. To You, most distinguished Mayor, the expression of our highest feeling."

At 11.45 AM a telephone call from the city of Dueville announces that the Moritz has crashed on the goods-station. It has flown for over 18 minutes covering 21 Km., breaking the national distance record held by Botsch with 19 Km. Martens is unhurt and stands silently in front of his Moritz with which he performed many successful flights during the competition.
The machine is heavily damaged.
After the accident Martens is taken by car to Asiago by Attilio Broglio, president of the organising committee.

Il Moritz gravemente danneggiato dopo essere precipitato presso lo scalo ferroviario di Dueville.

The Moritz, heavily damaged after the crash near the goods station of Dueville.



In serata Martens, accompagnato dai Sigg. Luigi Rossi, Antonio Bonomo, Cristiano Rigoni e dall'Avvocato Broglio, si è recato nel Municipio di Vicenza per consegnare personalmente il messaggio di Asiago al sindaco Commendator Franceschini. Il sindaco si è vivamente congratulato con Martens per la coraggiosa impresa e per le parole del messaggio.

Nel frattempo gli altri piloti tedeschi, dopo l'ennesima discussione con la Lega Aerea Nazionale, decidono davvero questa volta di lasciare il campo e di far ritorno in Germania. Peccato perché i Tedeschi erano stati sin qui i veri protagonisti della manifestazione. Restano ora soltanto i piloti italiani che decidono di continuare le gare. Intanto il Maresciallo Canavesi va migliorando dopo l'incidente con il Condor di Teichfuss.

Il quotidiano "Il Veneto" sull'impresa di Martens scriveva:
"Con la sua trasvolata dalla vetta del Monte Mazze alla piccola Dueville, Martens non solo ha superato il record di distanza di Thoret (Vauville 1923), ma anche quello del suo connazionale

In the same evening, together with Luigi Rossi, Antonio Bonomo, Christiano Rigoni and Attilio Brolio, Martens goes to the City Hall to deliver personally the message of the city of Asiago to the Mayor of Vicenza, Commendator Franceschini. The Mayor warmly congratulates Martens for the brave exploit and for the nice words of the message.

In the meantime the other German Pilots, after the nth discussion with the National Aero League, decide really to leave Asiago and return to Germany. It's a pity, as the Germans have until now, been the true actors of the whole competition.
Only the Italian pilots decide to stay and continue to fly. The good news now is that F.Canavesi is getting better after the accident with the Condor of Teichfuss, or rather of F.I.D.I.A.

About the exploit of Martens, the newspaper "Il Veneto" reported:

"With his flight from the tip of Mount Mazze to the small city of Dueville, Martens not only has

Botsch ed ha compiuto un'impresa che ha del leggendario.

Con un vento di appena 1.5 m./sec, e grazie alla lieve ascendenza creata dal pendio, Martens ha potuto guadagnare un po' di quota. Il Moritz ha compiuto durante questo volo una planata da 1 a 18, prestazione inferiore alle possibilità della macchina stessa. Basti pensare che, in un dislivello di 200 metri e con assenza di vento, ha ottenuto un rapporto di planata da 1 a 20 ed ha potuto tenere l'aria per 11 e anche 13 minuti. Martens ha percorso 10.400 metri. alla velocità di 64.4 Km/ora in 19 minuti.

Il cucuzzolo del monte Mazze è dirupato e di ridotte dimensioni. Per il lancio dell'apparecchio rimane un declivio di circa 20 m., al di sotto del quale lo strapiombo. Una falsa partenza poteva tradursi in tragedia. Prima di arrivare a Dueville Martens avrebbe potuto atterrare su qualche bel prato, ma il pilota tedesco voleva battere il record di distanza a tutti i costi e così ha corso il rischio per sè e per la macchina.
Quando Spartaco Trevisan e l'Avv. Broglio hanno confermato a Martens che aveva battuto

exceeded the world record of distance set in 1923, by Thoret, but also the national record set by Botsch of the same nationality.

With a poor wind blowing at only 1.5 m./sec. and thanks to a light lift from the slope, Martens could gain some height. During this flight the Moritz had a gliding ratio of 1 to 18, which was much lower than the standard performance of the machine. Martens has covered the distance of 10,400 meters at the speed of 64.4 Km./hour in 19 minutes.

The tip of Mount Mazze is small and steep with a short starting path of almost 20 m., ending up with a deep precipice. A false start could have ended in a complete tragedy. Before reaching Dueville, Martens could have planned a smooth out-field landing somewhere, but he wanted to break the world record for distance at any cost, so he decided to take the risk for himself and for the machine and stayed in the air as much as he could. Maybe it was a wrong decision, but when Spartaco Trevisan, a journalist of "La Gazzetta dello Sport" and Attilio Broglio, announced to Martens that he had broken the

il record di distanza di Botsch, allora Martens ha sopportato il fatto di aver distrutto il Moritz ed ha dimenticato le ammaccature riportate nel travagliato atterraggio.

world record of distance as well as the national one held by Botsch, he exulted at the success and forgot for a while that the poor Moritz was seriously damaged because of the rough landing. An event to be remembered in the history of motorless flight.



Il record di distanza è costato a Martens la distruzione del suo Moritz.

Martens has gained the world record of distance, but to achieve it, he destroyed his Moritz.

Ettore Cattaneo e Franco Segrè continuano i voli di prova per aggiudicarsi i premi giornalieri.

Ettore Cattaneo and Franco Segrè keep making test flights to secure the day's prize.



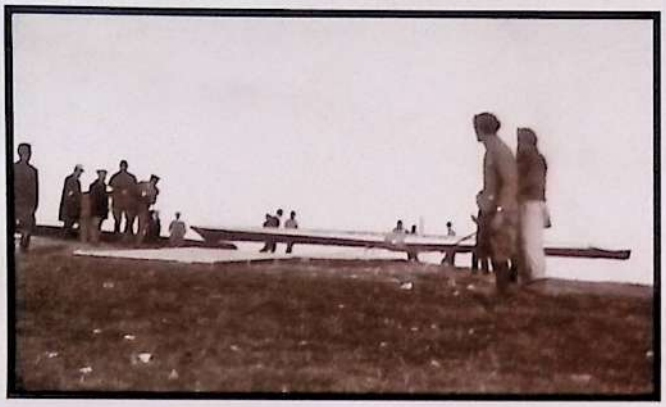
Mercoledì, 15 Ottobre 1924
Wednesday, 15th October 1924



Restano in campo soltanto i piloti italiani, cioè gli studenti pavesi ed i piloti della F.I.D.I.A.
Il Febo Paglierini ed il Goliardia effettuano voli di prova della durata di 10 o 15 secondi pilotati da Franco Segrè ed Ettore Cattaneo.

Lo spettacolo offerto dai piloti tedeschi con le loro efficienti macchine è terminato.

Now that the Germans have left, only the university students of Pavia and the pilots of F.I.D.I.A. remain.
The Febo Paglierini and the Goliardia make only test flights of 10 to 15 seconds with Franco Segrè and Ettore Cattaneo.
The show offered by the Germans pilots with their advanced and efficient machines is over.



Il Goliardia s'appresta ad un lancio dal Monte Sisemol dalla pedana in legno paraffinata, richiesta dai Tedeschi.

The Goliardia is about to start from Mount Sisemol from the waxed wooden track built following the request of the Germans.

Franco Segrè a bordo del Febo Paglierini, Ettore Cattaneo sulla sinistra e Francesco Canavesi sulla destra.

Franco Segrè on the cockpit of the Febo Paglierini, Ettore Cattaneo in the left and Francesco Canavesi on the right.



Domenica, 19 Ottobre 1924
Sunday, 19th October 1924



Un gran pubblico si è riversato sulle pendici del Monte Bi per vedere l'annunciato volo di Franco Segrè.

Alle 16.15 il pilota si prepara alla partenza. La corda che trattiene il Febo Paglierini si spezza e l'aliante parte anticipatamente dal pendio del monte, ma grazie alla bravura di Segrè si alza in volo e si dirige verso la contrada Rodighiero, atterrando felicemente nei pressi della contrada Podestà, dopo un volo di 60 secondi e dopo aver percorso la distanza di 600 metri.
Grande entusiasmo tra il pubblico presente.

A huge crowd has arrived today on the slope of Mount Bi to see the well announced flight of Franco Segrè.

At 16.15 the pilot is ready to start.
The rope which holds the Febo Paglierini breaks and the sailplane takes off earlier than intended, but thanks to the skill of the pilot it takes to the air and points towards the Contrada Rodighiero, smoothly landing in the neighbourhood of Contrada Podestà after a fantastic flight of 60 seconds, having covered a distance of 600 meters.
Great enthusiasm from the crowd present on the slope.

Ettore Cattaneo, visibilmente soddisfatto al posto di pilotaggio del Goliardia.

Ettore Cattaneo, visibly satisfied in the cockpit of the Goliardia.





Il Goliardia sul Monte Bi insieme ad Ettore Cattaneo, Emanuele Cambilargiu e Francesco Canavesi.

The Goliardia on Mount Bi. In front of it, from right to left: Ettore Cattaneo, Emanuele Cambilargiu and Francesco Canavesi.

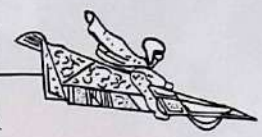
Lunedì, 20 Ottobre 1924
Monday, 20th October 1924



Sospensione dei voli per il divieto della questura di Vicenza.
Motivo non reso noto!

All flights are suspended on the orders of the Police of Vicenza.
Reasons unknown!

Venerdì, 24 Ottobre 1924
Friday, 24th October 1924



Ultima giornata di volo e chiusura del concorso.
Franco Segrè si lancia dal Monte Sisemol con il Febo Paglierini e realizza il volo più lungo dei concorrenti italiani, un volo di 2 minuti e 6 secondi.
Ettore Cattaneo col Goliardia si lancia dal Monte Bi e stabilisce il record d'altezza alzandosi di 8.50 m. dal livello di partenza. Il miglior risultato di tutta la gara.
Ecco un riassunto di tutti i risultati ottenuti durante la gare di volo ad Asiago e le relative classifiche a premi.

The last day for flying and the close of the competition.
Franco Segrè starts from Mount Sisemol with the Febo Paglierini and accomplishes the longest flight of the Italian team with a flight of 2 minutes and 6 seconds.
Ettore Cattaneo with the Goliardia starts from Mount Bi and establishes the altitude record by climbing 8.50 m. from departure level, the best result of the whole competition.
Here is a summary of all results achieved during the whole competition during the days at Asiago, and relevant prizes awarded.

Classifiche Giornaliere - *Daily Results*:

6 Ottobre:	Durata: Papenmeyer 7 minuti e 55 secondi. Distanza: Papenmeyer 4.150 m.
7 Ottobre:	Durata: Martens 5 minuti e 39 secondi. Distanza: Martens 4.325 m.
8 Ottobre:	Durata: Martens 11 minuti e 25 secondi. Distanza: Papenmeyer 3.375 m. Altezza: Martens 3 m.
10 Ottobre:	Durata: Canavesi 19 secondi.
11 Ottobre:	Durata: Martens 5 minuti e 13 secondi. Distanza: Martens 3.920 m.
12 Ottobre:	Durata: Martens 13 minuti e 39 secondi. Distanza: Martens 2.900 m.
13 Ottobre:	Durata: Canavesi 30 secondi. Distanza: Canavesi 250 m.
14 Ottobre:	Durata: Segrè 5 secondi.
15 Ottobre:	Durata: Cattaneo 15 secondi. Distanza: Cattaneo 160 m.
16 Ottobre:	Durata: Segrè e Cattaneo 14 secondi. Distanza: Cattaneo 150 m.
17 Ottobre:	Durata: Segrè 31 secondi. Distanza: Segrè 160 m.
18 Ottobre:	Durata: Segrè 10 secondi. Distanza: Segrè 150 m.
19 Ottobre:	Durata: Segrè 60 secondi. Distanza: Segrè 600 m.
20 Ottobre:	Durata : Segrè 2 minuti e 6 secondi. Distanza: Segrè 1.800 m. Altezza: Cattaneo 8.50 m.

Classifiche Finali - *Final results*:

Altezza - ***Heigh***:

1° Cattaneo 8.50 m.
2° Martens 3.00 m.

Il premio di 5.000 lire per la maggior altezza non viene assegnato perché nessun concorrente ha superato il minimo di 150 m. stabilito dall'articolo 11 del Regolamento Generale.

The prize of 5.000 Lire is not awarded because none of the competitors has exceeded the limit eight of 150 m. as described in the paragraph 11 of the General Competition Regulations.

Durata - ***Duration***:

1° Martens:	13 minuti e 39 secondi.
2° Martens:	11 minuti e 25 secondi.
3° Papenmeyer:	7 minuti e 55 secondi.
4° Papenmeyer:	6 minuti e 48 secondi.
5° Martens:	5 minuti e 39 secondi.
6° Martens:	5 minuti e13 secondi.
7° Martens:	4 minuti e 8 secondi.
8° Fuchs:	3 minuti e 57 secondi.
9° Fuchs:	3 minuti e 50 secondi.
10° Segrè:	2 minuti e 6 secondi.
11° Winter:	2 minuti e 5 secondi.
12° Segrè:	1 minuto e 1 secondo

Il premio di 5.000 lire per la maggior durata non viene assegnato poiché nessun concorrente ha superato il tempo minimo di 30 minuti come previsto dall'Articolo 11 del Regolamento Generale.

The prize of 5.000 Lire for the longest lasting flight has not been awarded because none of the competitors has exceeded the time of 30 minutes minimum, as described in paragraph d) of item 11 of the General Competition Regulations.

Distanza - ***Distance:***

1° Martens con 4.325 m.
2° Papenmeyer con 4.150 m.
3° Papenmeyer con 3.375 m.
4° Martens con 3.350 m.
5° Martens con 2.920 m.
6° Martens con 2.900 m.
7° Fuchs con 2.285 m.
8° Fuchs con 1.950 m.
9° Segrè con 1.800 m.
10° Martens con 1.450 m.
11° Winter con 1.100 m.

Il premio di 5.000 lire per la maggior distanza viene assegnato al concorrente Martens, che coprendo 4.325 m. con un dislivello di 200 m. dal punto di partenza al punto di arrivo, ha superato il minimo stabilito dal regolamento.

The prize of 5.000 Lire for the longest distance is awarded to Arthur Martens, who has covered the distance of 4.325 m. with a difference in level of 200 m. from the starting and the landing point as requested by the regulations.

Su proposta di un commissario, la giuria ha deciso di chiedere al presidente della Lega Aerea Nazionale un premio straordinario di 3.000 lire, per premiare i generosi sforzi degli studenti pavesi e tenere alto il nome dell'Aviazione Italiana.

On a proposal of a member of the organising committee, it was decided to ask the President of the National Aero League to award an extraordinary prize of 3.000 Lire to the university students of Pavia in recognition of their generous efforts, and to encourage motorless flight in Italy.

Cav. Cristiano Domenico Bonomo che ha realizzato durante il concorso tutte le fotografie pubblicate nel presente libro.

Cav. Cristiano Domenico Bonomo who, during the competition, took all the pictures published in this book.



Mentre i piloti tedeschi alloggiavano all'Hotel Paradiso, gli studenti universitari di Pavia si ritagliavano un piccolo spazio negli hangar da campo.

While the German Pilots were lodged at the Hotel Paradiso, the students of Pavia found accommodation in the hangars with the sailplanes.



I risultati delle classifiche parlano da sè e mettono in evidenza la netta superiorità dei piloti tedeschi, che avevano però un vantaggio di almeno quattro anni di pratica di volo senza motore, mentre i nostri valorosi piloti erano alla loro prima esperienza.

E così si è concluso il primo concorso nazionale per volo senza motore con un bilancio senz'altro positivo, malgrado tutti i contrattempi e gl'imprevisti, dovuti per la maggior parte alla mancanza d'esperienza.
La grande voglia d'imparare dai più esperti colleghi d'oltralpe, ma soprattutto l'incontenibile entusiasmo che li animava, ha permesso loro di ottenere i primi incoraggianti risultati.
È anche lodevole sottolineare i grandi sacrifici sostenuti dai nostri goliardi pavesi, che dovevano giorno per giorno fare i conti con le loro scarse risorse finanziarie.

Mentre la troupe tedesca alloggiava comodamente all'albergo Paradiso di Asiago, i nostri connazionali dormivano all'aperto o ritagliandosi un piccolo spazio negli hangar da campo e per mangiare spesso approfittavano

The result of the competition speaks for itself and points to the clear superiority of the German pilots, who were not new in this practice of flying having at least 4 years of experience, while our pilots were at their first experience.

So the first national motorless flight competition ended with very positive results, despite difficulties and contretemps mainly due to lack of experience. The strong wish to learn from the German pilots and the great enthusiasm spread among them, allowed the university students to obtain their first encouraging results.
It is worth remarking on the great sacrifices made by the Italian students who had to cope day by day with their poor financial resources. While the German Team was lodged at the Hotel Paradiso in Asiago, our students were sleeping in the open air, or finding some room in the hangers where the sailplanes were sheltered.

To eat, they were helping themselves with the fruits that were very abundant on the trees in that season. The daily prizes of 200 lire were of great help in providing hot meals.
That explains why our pilots, despite the total

Franco Segrè si aggira sul pendio del Monte Sisemol.

Franco Segrè, hanging about the slopes of Mount Sisemol



della frutta abbondante in quei giorni sugli alberi vicini. I premi giornalieri di 200 lire erano di grande aiuto per assicurarsi qualche pasto decente. A questo proposito si intuisce perché, malgrado la completa assenza del vento, i nostri piloti si ostinavano a tentare di volare.
Ebbene la risposta è evidente: era soprattutto per aggiudicarsi i premi giornalieri.

Franco Segrè, uno dei maggiori protagonisti italiani insieme ad Ettore Cattaneo, relazionava così sugli avvenimenti di Asiago.

Relazione presentata dall'Avvocato Franco Segrè:

Il pilota Segrè che ad Asiago ebbe modo di dimostrare come i nostri Goliardi fossero animati da indomito coraggio e da una volontà fascista veramente encomiabili, invia una obiettiva e completa cronaca della Campagna di Volo a Vela del "Febo Paglierini" ed in genere delle giornate di Asiago. Se l'Italia, di fronte ai concorrenti Tedeschi scesi in campo con 4 anni di esperienza, può dire di aver fatto qualche cosa, questo si deve alla passione ed ai sacrifici

absence of the wind, wanted to try to fly at any costs. Yes it was to secure the daily prize of 200 lire.

When the university students returned to Pavia, Franco Segrè, one of the major players, together with Ettore Cattaneo, presented a report which I found by the Politecnico di Milano and which I try my best translate.

Report presented by Avv. Franco Segrè

The pilot Franco Segrè, who had the chance in Asiago to realise how our university students were full of indomitable courage and fascist will, is sending an objective and complete chronicle of the motorless flight competition in Asiago, with special reference to the "Febo Paglierini". If the Italian students, who competed with the experienced German pilots, can claim to have achieved some results, that is due to their passion and the sacrifices made.
As an example, Franco Segrè worked 781 hours in the workshop of Comm. Gabardini in Cameri, from July 3rd till October 1st, to prepare the Febo Paglierini for the competition.

di questi Goliardi. Infatti, ben 781 furono le ore che Segrè ha trascorso nelle officine del Comm. Gabardini a Cameri dal 3 Luglio al 1 Ottobre allo studio e alla realizzazione del "Paglierini".
È interessante notare che questo apparecchio (dono della munificenza del Comm. Gabardini):

1° fu l'unico apparecchio italiano che abbia potuto condurre a termine i voli dal Monte Sisemol.

2° che il Febo Paglierini doveva possedere delle indiscutibili doti di volo, stabilità ed equilibrio per potere essere guidato da un allievo del volo quale era allora l'Avv. Segrè.

3° che il Febo Paglierini è stato l'unico degli apparecchi che abbiano partecipato al concorso e che sia stato in grado fino alla fine ed oltre, di eseguire altri voli ed altre prove.
Questo tenuto conto del terreno solcato ancora dalle granate della nostra guerra.
L'Avv. Segrè ci invia pure un manifesto che è ben degno di essere riportato integralmente:

It might be interesting to observe that this sailplane (presented to the university students of Pavia by Comm. Gabardini):

1st Was the only Italian sailplane which could bring to an end the flights from Mount Sisemol.

2nd That the Febo Paglierini must have got an excellent gift of flying, stability and balance, to be controlled by an inexpert pupil pilot such as Franco Segrè.

3rd That the Febo Paglierini was the only sailplane which took part to the competition and which was able to fly till the end and even later with other flights and other tests, considering that the site had clear signs of the several battles of WW1.
Franco Segrè is also enclosing with this report, the text of a placard which is worth reading.

"STUDENTI !

Siamo alla vigilia delle gare internazionali per il primato del Volo a Vela. Mentre ad uno ad uno i Compagni, le Associazioni Goliardiche, le Università d'Italia si ritirano dalla lotta, ad una ad una le nostre speranze, le nostre passioni sono divenute realtà.

Noi soli, studenti di Pavia, del grande, vecchio Ateneo, siamo rimasti in lizza per tenere alto nei cieli, contro gli stranieri, i colori della nostra bandiera e della scuola. Il nostro voto sta dunque per compiersi. Domani saranno tra noi i velivoli che hanno con tanta fiducia forgiato le nostre braccia ed i nostri cuori. Siano accanto ad essi a custodia ed a sprone, tutti i nostri più forti e più buoni pensieri.

PAVESI !

Come ieri e come sempre, accettate questo nostro atto di forza e di devozione che vi offriamo e che lietamente compiamo anche per voi.

Accompagnate di cordialità la nostra fatica facendo ala alle macchine che abbiamo costruito per la vittoria e per l'onore donando agli ardimentosi il vostro plauso ed il vostro aiuto propiziante.

Gridate alto con noi su tutti e sopra tutto:

VIVA L'ITALIA, VIVA L'ASUP

STUDENTS !!!

We are at the eve of the first international motorless flight competition. While one by one our companions, university association, Italian universities give up the fight, our hopes and passions have become reality.

Only we, students of the old and famous University of Pavia are entering the lists to maintain high in the sky the colours of the Italian flag and of our university. Our vow is about to be fulfilled. Tomorrow we will be with our machines which we built with great passion and love. All our best and strong thoughts are with them.

PAVESI (the inhabitants of Pavia)

As yesterday as always, please accept this act of strength and reverence which we are offering to you and which we are happily doing also for you. Be with us with cordiality and be close to our machines which we built for the victory and for our honour. Please offer to the brave pilots your applause and your propitiatory votes.

Shout loud with us and over all:

VIVA L'ITALIA, VIVA L'ASUP (Italy, ASUP, Hurray!)

Il pilota Segrè ebbe il vanto di migliorare ad Asiago il record italiano di distanza coprendo una retta di 600 m. e quello di durata volando per 60 secondi, dopo un drammatico lancio che il Segrè così descrive:

"Al mattino del 19 provvidi a rinforzare l'assale del carrello con due tiranti del 2.
Raccomandai a Cattaneo calma ed attenzione nel comandare la manovra di lancio perché una falsa partenza sarebbe stata l'ultima se non per me, certamente per il Febo Paglierini.
Al di sotto del piano di partenza, prima del prato di fondo valle, c'era uno strapiombo che non perdonava.
Alla fusoliera feci raddoppiare i tiranti che l'altra volta si erano rotti.
Il commissario di volo, pilota Avv. Broglio, fece firmare il solito modulo. Cattaneo ordinava la partenza.
Il momento era serio: sapevo che una volta partito dovevo fare conto soltanto su di me o che una distrazione ed una

The pilot Franco Segrè had the merit to improve in Asiago the Italian record of distance with a flight of 600 m. and also the record of duration with a flight of 60 seconds, after a dramatic start which he describes like this:

"In the morning of 19th October I did reinforce the axle of the cart with two wires to strengthen it in case of a rough landing.
I recommended special attention to Ettore Cattaneo during the start operation, because a false start would have been possibly the last one, if not for me for the Febo Paglierini for sure.
Underneath the starting path, before the meadow at the end of the valley, there was in fact a tremendous precipice that would not have tolerated any mistake.
I asked someone to double the fuselage connecting rods as previously it proved not to be sufficiently strong.
The flight committee member Avv. Attilio Broglio asked me to sign the

Il Febo Paglierini è pronto a decollare dalla famosa pedana di legno paraffinato posta sul Monte Sisemol.

The Febo Paglierini is ready to take off from the famous waxed wooden track placed on the Mount Sisemol.



sia pur minima esitazione non sarebbe stata tollerata dall'apparecchio. Diedi alcune disposizioni a Cattaneo nel caso il volo non avesse a riuscire bene: sull'aeroplano avevo fermato tra le ali il Tricolore con il motto della vecchia "Sciesa": "Acta non Verba". Avvertii che io ero pronto. Il silenzio era grande, l'attimo solenne: una femminuccia che non potei identificare alla mia destra non trattenne un:
"Mio Dio", voltai la testa e risposi ridendo: "Si calmasse".
Cattaneo diede il Pronti ! Mi distolsi dalla femminuccia e concentrai l'attenzione sulla manovra che stavo per fare: era il primo vero volo:
Cattaneo ordinò il :"Tirare !"
L'elastico si tese al massimo: di botto sentii dietro di me che la coda si mollava anzitempo: si era spezzata la correggia e ne restava un pezzo nelle mani di chi avrebbe dovuto con essa trattenere il velivolo! Era una falsa partenza: mi preparai ad un virage fulmineo alla Zanibelli sul lato

usual form and Ettore Cattaneo was ready to order the start. The moment was crucial: I perfectly knew that once I had started I could have counted only on myself and that a carelessness or a minimum hesitation would not have been tolerated by the machine. I gave some instructions to Ettore Cattaneo just in case the flight were not successful. Between the wings of the Febo Paglierini I had fixed the Italian flag with the famous motto in Latin: Acta non Verba".
I confirmed I was ready. There was a great silence around me. The moment was solemn. A little girl, on the side of the slope could not help saying: "Oh my God!". I looked at her and told her in a gentle way: "Do not worry, be quiet!". Then I moved away my eyes from the little girl and put all my concentration in what I was going to do.

It was actually the first true flight. Ettore Cattaneo gave the order: "Pull". The cord was stretched to the maximum.

Meraviglia!
L'apparecchio
volava.
Meraviglia!
L'apparecchio
non cadeva.
Meraviglia!
L'apparecchio
rispondeva ai
comandi.

Wonder!
The sailplane was
flying.
Wonder! It was
keeping the air.
Wonder!
The sailplanes
was responding
to the controls.



sinistro dove c'era meno gente, ma Cattaneo come il solito con la testa nelle nuvole, non si era accorto dell'inconveniente sopravvenuto ed aveva ordinato il :"Correre!!" ed il povero Febo Paglierini non più trattenuto dal di dietro, nè lanciato dall'elastico continuò a rotolare come una carrettella sul pendio inclinato, trascinato dagli uomini che reggevano l'elastico!
Lo sostenni un pochino su una buca... decollava...

Lo mantenni così quasi senza velocità (ormai l'elastico si era staccato e gli uomini erano restati indietro) fino all'orlo dello strapiombo, lo tuffai in esso: lo richiamai lentamente senza strappo: Meraviglia ! L'apparecchio volava! Meraviglia! L'apparecchio non cadeva! Meraviglia! L'apparecchio rispondeva al comando degli alettoni con cui leggermente tentavo di assaggiarlo mantenendolo orizzontale al profondeur che manovravo leggermente avanti ed indietro secondo la manovra dei campioni

Suddenly I felt behind me that the rope was going to loosen. In fact the rope broke and remained in the hands of the people who were supposed to hold the Febo.
It was a false start and so I decided immediately to turn left where there was less crowd. Ettore Cattaneo was as usual absent minded and did not realise the false start so he ordered:
"Run", So the poor Febo Paglierini, still pulled forward by the men who pulled the cord and no longer held from the back, started rolling down like an old handcart from the slope.
I tried to sustain it over a pit.
It was going to take off. I kept the level almost without speed. The cord was completely released and now the men were behind me. I reached the edge of the precipice, I dived the nose and I smoothly pulled it out. Wonder! It was flying! Wonder it was keeping the air! Wonder! The sailplane was responding to the aileron control, which I was moving up and down to keep the level as

Febo Paglierini continua il suo volo verso la valle allontanandosi dalla vista dei presenti.

Febo Paglierini continues its flight toward the valley, fading from the sight of the people on the slope.



d'oltralpe delle montagne Russe.
A tre riprese sentii una specie di scopoletta all'atto che sostenevo l'apparecchio ed ebbi la sensazione ben netta di una spinta dal basso in alto per cui al planè discendente si sostituisse un attimo di volo ascendente. Ormai ero in pieno volo sopra la pianura: al di sotto in verticale vedevo in distanza la linea dei pali del telegrafo che non mi avrebbero più disturbato. Non avevo paura di trovarmi così tutto solo per aria, al contrario mi sentivo sicuro, molto ben appoggiato, molto più sicuro che non in paracadute. Cercai di calcolare dove sarei andato ad atterrare perchè visto che l'apparecchio nonostante che tutte le previsioni catastrofiche del Comm. Gabardini, del Rettore, del Segretario Generale dell'Università Sig. Spadoni, del Dott. Fortunato e di tutti gli altri, non accennava a cadere, ma continuava a stare in volo, dovevo pensare a condurlo in porto.

I could learn from the German pilots. For three times while I was keeping the level of the sailplane, I felt a strength which was lifting me up changing my descending flight into a climbing one. No doubt that I was flying over the lowland.
I could see at distance the row of telegraphic poles which in any case would not have troubled me any longer. I was not scared to be alone in the air. On the contrary I felt very secure, well supported, much more secure than with a parachute. I tried to estimate where I should have planned to land considering that the Febo Paglierini was keeping the air and did not give any sign to wish to land shortly. That was not in line with the pessimistic expectations of Commendatore Gabardini, Spadoni, general secretary of the University of Pavia, Dr. Fortunato and many others. I was directing toward a group of houses, one of them was painted pink. I thought to sustain the sailplane to

...mi dirigevo verso un gruppetto di case, di cui una dipinta di rosa.

...I was pointing toward a group of houses, on of them was painted in pink.



Mi dirigevo direttamente verso un gruppetto di case di cui una dipinta di rosa: cercai di sfruttare maggiormente il planè per scavalcarla: non potevo: alla sinistra il prato era interrotto da una stradetta con due muriccioli proprio sul punto in cui potevo calcolare di poggiare le ruote a terra; da destra sapevo che spirava il vento..., ma la casetta rosa ormai si avvicinava: con decisione inclinai con l'alettone ed il timone l'apparecchio girando a destra raddrizzai col piede gli alettoni; planavo ora in un prato con due filari di filo spinato poste attraverso la mia rotta.
Il primo lo sorvolai bassissimo: invano cercai di scavalcare anche il secondo. Dovetti cozzarvi contro la prua della fusoliera che fece cuneo portando avanti i fili che tesi al massimo si ruppero di schianto lacerando un poco la tela della fusoliera, ma non toccando le gambe del pilota; misi la cloche in pancia e toccai terra senza bum.
Avevo volato per 60 secondi coprendo

fly over it, but I could not as on the left the meadow was interrupted by a small road flanked by two small walls. That was exactly where I would have planned to land, but I had to change mind and find another way. On the right I knew the wind was blowing and the pink house was very near now, so I had to take a quick decision.
With the control of the ailerons and the rudder, I made a right turn recalling immediately the sailplane to level and I was now landing in a meadow with two lines of barbed wire just facing my course. I could fly over the first very low, but I could not avoid the second. I caught the wire with the nose of the fuselage which stretched out the wire to such an extent till it broke suddenly, tearing somewhere the fabric of the fuselage, but luckily missing the legs of the pilot.
I pulled the cloche against my body and finally the Febo Paglierini touched the ground without any Boom!
I did fly for 60 seconds covering the

Il Febo Paglierini plana in un prato con due filari di filo spinato. Il primo lo sorvola, ma il secondo cozza contro la prua del Febo.

The Febo Paglierini landed in a meadow with two lines of barbed wires. It flew over the first, but the second was caught with by nose of the fuselage.



una retta di 600 m.; il record nazionale di distanza era mio, il record di durata conquistato l'antivigilia sul colle Leiten era notevolmente migliorato: l'apparecchio era intatto: aveva mostrato di sentire a sufficienza il timone di direzione e di poter volare senza imbardarsi, di poter girare senza scivolare: solo i fili dei comandi esterni degli alettoni si erano un poco allentati in volo mentre ero sicuro di averli messi bene in tensione prima di partire seguendo in ciò il consiglio del comandante Sacchi e del Cap. E. Gambilargiu.
Il carrello non aveva per niente ceduto. Il piano di deriva fermato con un solo bulloncino era ancora solido, l'attacco delle ali rinforzato, non mostrava nessuna intenzione di cedere ancora. Ormai mi sentivo in grado di volare sul Sisemol."

distance of 600 m.
The national record of distance was mine and the duration record, established yesterday on the Mount Leiten, was already improved by this flight.

The sailplane was unbroken and it proved to respond to the rudder and it was able to fly without yawing and so to turn without side-slipping.
Only the control cables of the ailerons were slightly loosen during the flight, as I fixed properly before starting, following the advises of Captain Sacchi and Emanuele Gambilargiu.
The landing cart did not get any damage. The elevator, which is mounted by a single nut, was still solid and the joint of the wings were perfectly in order. I felt now that I would be able to fly on Mount Sisemol.

Una foto ricordo del gruppo tedesco guidato da Oscar Ursinus, scattata in una sala dell'Hotel Paradiso.

A picture of the German team led by Oscar Ursinus and taken in the living room of the Hotel Paradiso.



Ed è proprio l'esperienza fatta durante quelle giornate storiche l'aspetto più positivo di tutta la manifestazione. Gli studenti pavesi, veri protagonisti di queste gare in rappresentanza dell'Italia, hanno imparato moltissimo dai piloti tedeschi che chiaramente non erano nuovi a questo tipo di manifestazioni.

Hanno imparato molto sulle tecniche di costruzione oltre a quelle di lancio e preparazione al volo. L'organizzazione offerta dalla Lega Aerea Nazionale, fortemente criticata dagli ospiti tedeschi, ha effettivamente lasciato molto a desiderare, ma ancora una volta ciò deve attribuirsi alla mancanza d'esperienza.

L'incompetenza dei doganieri, l'inadeguatezza dei luoghi di volo, recanti i segni delle aspre battaglie della prima guerra mondiale, la mancanza di affiatamento tra piloti ed avieri addetti al lancio, le maniere militaresche usate nei confronti del pubblico presente alle prove di volo, la mancata rimozione di alcuni visibili ostacoli o potenziali pericoli, l'assenza di un adeguato supporto medico sanitario in campo in caso d'incidente, e la lista potrebbe continuare

Reading this story, I could feel exactly what Franco Segrè felt at any second of that marvellous flight, as if I were sitting in the open cockpit of the Febo Paglierini. We should not forget that we are in 1924, when flying was all still to be invented. I could also feel the enthusiasm and the pride of the experience. And it was quite the experience made in those historical days the more positive side of the whole competition. The university students of Pavia, true actors of the meeting and representing Italy, did learn a lot from the German pilots, who were not new to this kind of sport events. They also learnt a lot about building techniques, as well as flight preparation and launching with bungee cord. The organisation provided by the National Aero League, strongly criticised by the German guests, left much to be desired, but that was not due to bad will, but once again to lack of experience.
The incompetence of the customs officers and the inadequacy of the flying site, showing the signs of the hard battles of WW1, the lack of good understanding between the pilots and persons in charge of the launches, the soldier

F.I.D.I.A.: ecco la macchina che è arrivata fino ad Asiago, ma che si è ritirata immediatamente dalla gara.

F.I.D.I.A.: here is the machine that reached Asiago, but never flew. I wonder how it could have done it.



all'infinito, ma conducendo alla stessa ovvia conclusione :
"La totale mancanza d'esperienza"

Pensiamo ora cosa sarebbe successo se il vento fosse stato presente come nelle migliori stagioni e se dei poderosi cumuli avessero sostituito i nembi carichi di pioggia? Cosa avrebbe scritto ancora Franco Segrè nella sua relazione? Forse avrebbe esultato ancora una volta di più dicendo:
"Meraviglia! L'apparecchio sale sempre più in alto...!"
I tempi di volo, le distanze e le quote raggiunte dai nostri studenti pavesi avrebbero potuto essere di un ordine di grandezza superiore, anche se le nostre macchine non erano certamente all'altezza di quelle tedesche.

E a proposito, cosa avrebbero potuto fare i piloti tedeschi? Il volo sul cimitero del Gallio avrebbe potuto avvenire nel modo spettacolare previsto e forse Martens avrebbe potuto raggiungere Vicenza, addirittura spiralando prima di atterrare nei pressi del Comune.

like manners used toward some folk during the test flights, the non removal of some risky obstacles, the lack of adequate field medical support in case of an accident, the list could continue to infinity, but leading always to the same conclusion: "Lack of knowledge, lack of experience".
Let's now consider what would have happened if the wind had
been present as in the best season and if big cumuli had replaced the nimbi full of rain? What would Franco Segrè have written in addition to his report? Maybe he would have exulted once more by saying:
"Wonder! The sailplane is climbing higher and higher!"
The flying times, the distance and the height achieved by the university students of Pavia, could have been ten times greater than they actually achieved, despite their machines not being at the same level as the German ones.
By the way, what would the German pilots have done under these ideal conditions?
They could have flown over the cemetery of Gallio in the expected spectacular way.

...questa immagine di volo senza motore è rimasta a lungo nella memoria degli abitanti di Asiago.

...this image of motorless flight remained for long time in the memory of the Asiago inhabitants.



Tutti sogni che purtroppo non si sono potuti avverare, non perchè impossibili, ma semplicemente perchè le condizioni atmosferiche erano state decisamente avverse. Tuttavia questo esame retrospettivo, che senz'altro Segrè, Cattaneo, Cambilargiu e Canavesi avranno fatto, è servito ad aumentare l'entusiasmo e la convinzione che il volo senza motore poteva andare "molto più in alto" e raggiungere risultati sempre più ambiziosi.

E così, forti di questa convinzione e carichi di entusiasmo giovanile, i nostri studenti pavesi si sono in seguito resi promotori di diffondere il volo senza motore in Italia, costruendo nuove macchine ed organizzando nuovi raduni ad Asiago. E cosa dire di Asiago, la località scelta per il primo raduno nazionale di volo senza motore? Ebbene Asiago è rimasta fino ai giorni nostri una località ideale per il volo silenzioso e ciò è ampiamente riconosciuto da tutti gli appassionati di questo sport meraviglioso.

Martens could possibly have reached Vicenza and in case made some turns over the city before landing near City Hall. These dreams could not come true, not because they were impossible, but simply because the atmospheric conditions were just unfavourable. Anyway Segrè, Cattaneo, Cambilargiu and Canavesi may have taken this into consideration and perhaps it helped them to increase their enthusiasm and belief that motorless flight could go much further and achieve more ambitious targets.
And so, with this strong belief and animated with young enthusiasm, the university students of Pavia became the promoter of motorless flight in Italy, and in the following years they built new machines and organised new glider meetings in Asiago.
And what can we say of Asiago, the site selected for the first national motorless flight competition? Well, Asiago is still considered today to be an ideal site for silent flight and that is also widely aknowledged by all the fans of this marvellous sport.

Bibliografia

Libri/*Books*:

"Il Volo a Vela e il suo domani",
di Ettore Cattaneo.
La Editoriale Libraria, Trieste 1933.

"Il Volo a Vela e il suo Regno", di Plinio Rovesti.
Varese, Tipografia Manfredi 1939.

"Ali Silenziose nel Mondo", di Plinio Rovesti.
Edito dalla rivista Volo a Vela 1975.

"In Groppa al Vento, sulle Ali di Icaro"
di Nico Lobbia.
Associazione Vololelistica "Carlo Deslex"
Asiago.

"Relazione sull'attività svolta per il volo a vela
dagli Aeroclub Italiani".

Giornali e Periodici/*Newspapers and Magazines*:

Gazzetta dello sport
Il Veneto
Corriere Vicentino
Corriere della Sera
La Stampa
Il Resto del Carlino
Guerin Meschino
Domenica del Corriere
Domenica Sportiva
Ala d'Italia
Ali Nuove Silenziose
Volo a Vela
Flug Sport

Printed in Italy - June 2002

Asiago: la nascita del volo a vela in Italia

Un salto indietro nel tempo di oltre 77 anni, quando il volo era ancora quasi tutto da scoprire e quando i minuti di volo duravano un'eternità.
Il primo concorso nazionale di volo senza motore ad Asiago nell'ottobre del 1924 rappresenta veramente l'inizio della attività volovelistica in Italia ad opera di un gruppo di studenti universitari pavesi che hanno avuto il merito e l'ardire di confrontarsi con i cugini d'oltralpe, già esperti in questa nuova disciplina di volo.
Una cronaca documentata giorno per giorno da foto d'epoca originali.

The Start of Gliding in Italy

A jump back in time of 77 years, to when flying was almost still to be discovered; and minutes in flight lasted ages.
The Asiago First National Motorless Flight Competition in October 1924 really represents the beginning of this activity in Italy, by Pavia university students who had the merit and courage to challenge the already expert Germans.
A day by day chronicle, with original vintage photographs.