Vincenzo Pedrielli

Internationaler Segelflugwettbewerb in Italien



Asiago 1924

Concorso Internazionale di Volo a Vela

International Gliding Competition in Italy

EQIP

A tutti coloro
che amano il volo a vela
e la sua storia!

Für alle,
die Segelfliegen
und dessen Geschichte lieben!

To all those,
who love the gliding
and its history!

Internationaler
Segelflugwettbewerb
in Italien

Asiago 1924

Concorso Internazionale
di Volo a Vela

International Gliding
Competition in Italy

Ringraziamenti
Danksagung
Aknowledgements

Questo mio libro, nasce dalla stretta collaborazione con alcuni amici che, in forme diverse, mi hanno dato un grande e valido contributo.
Uno speciale ringraziamento per l'importante e specifico aiuto a:

Dieses Buch entstand in enger Zusammenarbeit mit einigen Freunden, die mir großartige Unterstützung und Hilfe waren.
Mein besonderer Dank gilt diesen Freunden für ihre ganz spezielle Unterstützung:

This book comes out of close collaboration with friends who, in their different ways, have all given me a great deal of help.
My special thanks go to these friends for their very specific support:

Bernd Diekmann & Bernd Wittenbröker
Che hanno tradotto i miei testi dall'italiano al tedesco.
Die den Text ins Deutsche übersetzten.
Who translated my texts from Italian into German.

Bob Madge
Per aver migliorato il mio inglese.
Der meinem Englisch den letzten Schliff gab.
For having improved my English.

Maddalena Scalfi
Che ha pazientemente corretto e riordinato i miei testi italiani.
Die meinen italienischen Text redigierte.
Who patiently corrected and rearranged my Italian texts.

Patrizia Treves
Per aver progettato e impaginato con grande creatività e senso grafico questo mio libro.
Die das großartige Layout meines Buches geschaffen hat.
For having composed my book with great graphic sense.

Piergiorgio Colussi
Mio inviato speciale in Veneto.
Der meine direkte Verbindung in Venetien ist.
My special envoy in Veneto.

Umberto Bertoli
Supporto storico e fotografico.
Der Fotos und deren Geschichte zur Verfügung stellte.
For photographic and historic support.

Vincent Cockett
Per i dettagliati disegni degli alianti.
Der neue, detailgetreue Zeichnungen der Segelflugzeuge fertigte.
For the detailed drawings of the gliders.

Werner Meier
Per le sue artistiche illustrazioni e per il grande senso umoristico.
Der seine humorvollen Illustrationen beisteuerte.
For the artistic illustrations with great sense of humor.

Un ricordo anche a tutti coloro che, in varie occasioni e circostanze, mi hanno sostenuto e aiutato.

Und schließlich einen herzlichen Dank an alle, die mich auf ganz verschiedene Weise angeregt und unterstützt haben.

And finally, a great thank you to all those others who, on various occasions and circumstances, have supported and helped me.

Indice
Inhalt
Index







Ringraziamenti / Danksagung / *Aknowlegements* 4

Presentazione del libro / Vorwort / *Introduction* 7

Il Concorso di Asiago
Der Wettbewerb in Asiago
Asiago Competition 10

Regolamento Generale del Concorso
Allgemeine Wettkampfbedingungen
General Competition Regulations 14

Elenco degli iscritti
Die Teilnehmer
List of attendants 17

Cronaca giornaliera
Tagesberichte
Daily chronicle 22

Classifiche giornaliere e finali
Tages- und Gesamtergebnis
Daily and final result 98

Relazione di Franco Segrè
Wettbewerbsbericht durch Franco Segrè
Franco Segrè competition report 103

Ricordi italiani
Italienische Erinnerungen
Italien Memories 114

Rapporto di Papenmeyer e Martens
Der Bericht von Papenmeyer und Martens
Papenmeyer and Martens report 127

L'autore/ Der Autor/ *The Author* 143

Bibliografia/ Bibliographie/*Bibliography* 144


CAMPIONATI ~ NAZIONALI
INTERNAZ ~ VOLO A VELA



• Monte Catz, detto anche Monte Bi (B) • Der Berg Katz, auch Bi (B) genannt *• Mount Catz, also named Mount Bi (B)*

Introduzione
Vorwort

Anni fa, durante la ricerca di documenti storici sul volo a vela, con un particolare riguardo su quello italiano, mi sono imbattuto in una serie di fantastiche fotografie riguardanti il primo concorso di volo a vela ad Asiago del 1924.
Studiando queste foto e cercando di interpretarle, ho notato che, oltre al timbro in rilievo con il nome del fotografo, c'era una numerazione: questo poteva solo significare una sequenza di scatti.

Consultando poi vecchie riviste di volo, che recavano articoli sul concorso di Asiago, ho trovato diverse foto numerate, appartenenti sicuramente a quella stessa famosa raccolta.

Ora avevo due elementi importanti per la mia prossima indagine e il recupero dell'intera serie: Asiago come luogo di scatto delle foto e Domenico Bonomo come nome del fotografo.

Durante una visita di lavoro in Veneto, decido di fare una capatina ad Asiago. Visita risultata molto proficua, perché proprio nel centro del paese ho trovato una libreria-tipografia "Bonomo", luogo di attività del pronipote del famoso Domenico Bonomo il quale, dopo alcune mie visite e vari colloqui, mi

Bei meiner unentwegten Suche nach historischen Fakten über den Segelflug, besonders den in Italien, stieß ich auf eine Sammlung faszinierender Fotos des ersten Segelflugwettbewerbes in Asiago von Oktober 1924. Beim genaueren Ansehen dieser Bilder und dem Versuch, sie historisch einzuordnen, bemerkte ich einen Prägestempel mit dem Namen des Fotografen und einer vierstelligen Zahl unten links auf einem der Bilder. Dies bedeutete, dass es noch weitere Bilder dieser Serie geben musste.

Das Heranziehen alter Zeitschriften, die über den ersten internationalen Segelflugwettbewerb in Asiago berichteten, bestätigte diese Vermutung. Die Bilder auf diesen alten Seiten waren ebenso nummeriert, wie die Fotos, die ich gefunden hatte. Somit war klar, dass sie zu der gleichen Serie gehörten.

Zwei Dinge wusste ich jetzt für meine weitere Suche: Asiago als den Ort, wo die Fotos aufgenommen wurden und den Namen des Fotografen, Domenico Bonomo. Ich überlegte, ob es vielleicht in Asiago noch lebende Nachfahren des Fotografen gab. Während einer Geschäftsreise in Venetien beschloss ich, in Asiago einen kurzen Zwischenstopp

permette di scannerizzare diverse foto della tanto agognata serie del primo concorso internazionale di volo a vela.

Le foto raccolte non potevano certo bastare per ricostruire e completare la storia di quell'evento. Leggendo su vecchie riviste che il concorso di Asiago era stato organizzato dalla "Lega Aerea Nazionale", con il supporto della più importante testata sportiva "La Gazzetta dello Sport", sono andato a consultare, presso la Biblioteca Comunale di Milano, le copie del 1924.

Gli articoli dall'1 al 24 ottobre, del noto giornalista sportivo ed esperto di aeronautica Spartaco Trevisan, mi fanno scoprire giorno per giorno quello che avveniva sulle pendici dei monti Sisemol e Catz[1].

Una vera e propria cronaca in diretta, dove sono emersi curiosi aneddoti, come gli alianti spediti per ferrovia dai piloti tedeschi e tenuti poi in ostaggio presso la dogana di Verona, perché mancanti di eliche e motori. All'epoca infatti era impensabile poter volare senza questi indispensabili elementi.

Oppure la storia del mulo "Matricola" che, parcheggiato vicino al **Condor**, *dopo aver consumato la sua razione di fieno, ha iniziato a rosicchiare l'estremità dell'ala dell'aliante. Questi e tanti altri retroscena hanno colorito lo svolgimento di quel primo concorso italiano.*

Ho pensato allora di condividere questa affascinante storia con tutti quelli che come me hanno la passione per il volo senza motore, scrivendo un libro dal titolo ***"Asiago 1924, concorso internazionale di volo a vela".***

einzulegen. Dieser Besuch erwies sich im Nachhinein als sehr nützlich, direkt im Zentrum fand ich eine Buchhandlung mit Druckerei unter dem Namen Bonomo. Es war in der Tat das alte Geschäft, heute im Besitz des Urenkels des Fotografen Domenico Bonomo.

Nach weiteren Besuchen und Treffen mit dem Urenkel bekam ich die Erlaubnis, eine Reihe von Fotos der ersehnten Serie zu reproduzieren.

Allerdings reichen Fotos allein nicht aus, um die Geschichte des Wettbewerbs von Asiago zu ergründen. In den vorliegenden alten Zeitschriften las ich, dass der Wettbewerb im Oktober 1924 stattfand und von der „Lega Aerea Nazionale" mit Unterstützung der wichtigsten italienischen Sport-Zeitung „La Gazzetta dello Sport" organisiert wurde. Also beschloss ich, dort nachzufragen.

Ich besuchte die Mailänder Stadt-Bibliothek und suchte und kopierte alle Artikel vom 1. bis 24. Oktober 1924 zu diesem Thema, geschrieben vom berühmten italienischen Sportjournalisten und Luftfahrt-Experten Spartaco Trevisan. Auf diese Weise konnte ich klären, was an jedem Tag damals an den Hängen der Berge Sisemol und Katz[1] passiert war.

Kuriositäten traten hervor, die ich mir vorher nicht hätte vorstellen können, wie die Segelflugzeuge der deutschen Piloten, die, per Bahn verschickt, durch die italienischen Zollbehörden in Verona festgehalten wurden, weil sie weder Propeller noch Motoren hatten – damals undenkbar!
Oder die Geschichte des Maultiers Matricola, das, neben dem **Condor** stehend, nach dem Verspeisen seiner Heuration dessen Flügelspitzen anknabberte.
All das machte die Geschichte um diesen Wettbewerb immer spannender und interessanter.

An diesem Punkt war mir klar, was ich zu dieser spannenden Geschichte gesammelt hatte, mit denen teilen zu wollen, die den Segelflugsport so lieben wie ich.

So entstand die Idee dieses Buches:
Asiago 1924 -
Internationaler Segelflugwettbewerb in Italien".

(1) Il monte Catz è anche conosciuto come Monte Bi, perché il percorso per raggiungere la cima forma la lettera B.

(1) Der Berg Katz ist auch als Bi bekannt, da der Weg auf den Gipfel dem Buchstaben "B" gleicht.

Introduction

In my continuous search for historical facts about gliding, and in particular gliding in Italy, I came across a series of fascinating photographs of the first international gliding competition held in Asiago in October 1924 on Mount Sisemol.
Studying these pictures and trying to interpret them, I noticed an embossed stamp with the name of the photographer and a four digit number. That meant to me that other pictures of the same series probably existed somewhere.

This thought was confirmed by consulting some old magazines that reported the first gliding competition in Asiago. The pictures on those old pages were numbered in the same way as the ones I found myself. It was clear that they belonged to the same collection. I already knew two important facts for my new research: the place where the photos were taken: Asiago and the name of the photographer: Domenico Bonomo. So I thought that some of his heirs might still be alive.

During a business trip in Veneto, I decided to make a quick stop in Asiago. A visit which later proved to be very profitable, because right in the center of the city, I found a bookshop with printing facilities under the name "Bonomo". It was in fact the shop belonging to the family of the great-grandson of the famous photographer Domenico Bonomo.

After a few subsequent visits and various contacts with the great-grandson, I got permission to scan a number of photos from the long hunted archive of pictures. However, the photos alone were not sufficient to reconstruct the history of the events at Asiago. Reading in the same old magazines that the competition was held in October 1924 and organized by the National Aero League, with the support of the most important sports newspaper: "La Gazzetta dello Sport", I visited the Milan City library. I checked and copied all articles dated from October 1st to 24th, telling about the Asiago competition, written by the famous sports journalist and aviation expert, Spartaco Trevisan. In this way I discovered all that happened day by day on the slopes of Mount Sisemol and Mount Catz[1].

Curious facts emerged, which I would not have imagined, such as the gliders sent via railway by the German pilots and held hostage by the customs in Verona because they lacked propellers and motors. "How is it possible to fly without these essential parts"? they demanded.

Also, there is the story of the mule "Matricola", tethered near the **Condor** *and, after consuming his ration of hay, began gnawing the wing-tip of the glider.*
This and many other stories have emerged, making the development of the first international gliding competition in Asiago most enjoyable and interesting reading.

At this point, I thought I should share all that I have collected about this exciting story with all who, like me, love motorless flight. This, in turn, led me to write my book ***"Asiago 1924, International Gliding competition in Italy"***

(1) Mount Catz is also known as Mount Bi, has a track in the shape of a letter "B"

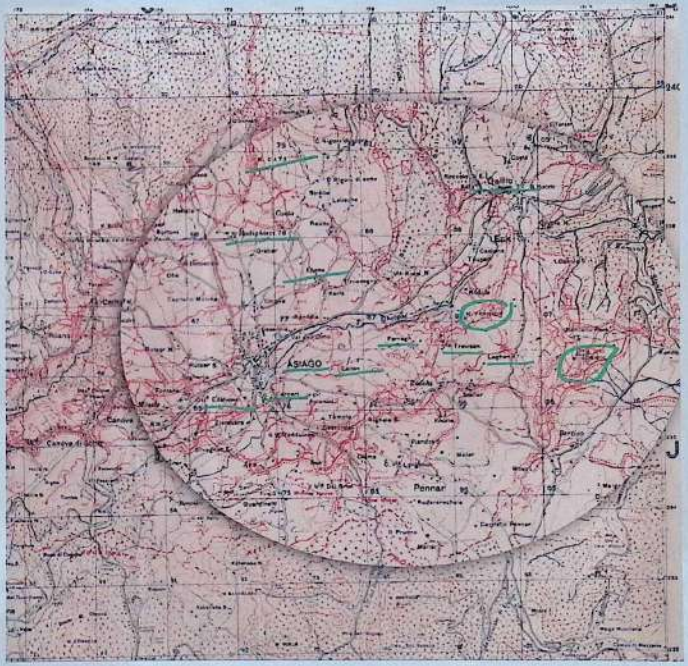
Il Concorso di Asiago 1924
Der Wettbewerb in Asiago

In Italia si iniziò a conoscere il volo senza motore soltanto nella primavera del 1924, poiché fino ad allora se ne faceva cenno solo sui giornali tedeschi o francesi.
E' in quell'anno che la "Lega Aerea Nazionale", con la fervida collaborazione de "La Gazzetta dello Sport", annunciò il primo concorso nazionale di volo senza motore.
La maggiore difficoltà incontrata fu nella scelta della località adeguata. Venne allora bandito un concorso a premi per coloro che avessero segnalato un luogo

Es war im Frühjahr 1924, als der italienische Luftfahrtverband „Lega Aerea Nazionale" mit Unterstützung der Zeitung „La Gazzetta dello Sport" den ersten italienischen Wettbewerb für motorlosen Flug ankündigte.
Aber wo sollte diese Veranstaltung stattfinden? Schließlich sollte es ein Wettbewerb mit hoch dotierten Preisen werden.
So wurde ein Wettbewerb zur Feststellung eines geeigneten Geländes, mit Hängen und guten Windbedingungen ausgeschrieben. Viele Menschen

• Il concorso di Asiago • Asiago während des Wettbewerbs • The gliding competition in Asiago





idoneo allo scopo. Serviva un terreno che avesse una formazione adatta e che fosse battuto da venti di sufficiente intensità. Molte persone, appassionate di volo, si attivarono nella ricerca, ma per diversi motivi, le soluzioni proposte vennero ad una ad una scartate.

Alla fine, l'unico che rimase in lizza fu il monte Sisemol ad Asiago. Il terreno non era certo l'ideale per gli evidenti segni lasciati dalla Prima Guerra Mondiale, ma le condizioni atmosferiche risultarono più che

sandten ihre Vorschläge, doch aus dem einen oder anderen Grunde erwiesen sich alle als ungeeignet für diesen Zweck.

Am Ende blieb der Berg Sisemol auf der Hochebene von Asiago als einziger Ort, der den Anforderungen am nächsten kam. Der Boden war nicht perfekt. Es war ein Schlachtfeld des gerade erst beendeten ersten Weltkriegs, schwere Kämpfe hatten ihre Zeichen hinterlassen, aber die angestrebten Flugbedingungen wären im August und

adatte, con venti a sufficienza fino a settembre. Così la Lega bandì il suo concorso per agosto, giudicato il mese più idoneo per questo tipo di attività.

Malgrado ci fossero alcuni mesi di tempo per preparare i velivoli 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 quello di Pavia si dimostrò veramente intenzionato a partecipare al concorso e deciso a superare ogni sorta di difficoltà.

Purtroppo, a pochi mesi dalla data stabilita, i goliardi pavesi e anche altri italiani iscritti al concorso, non erano ancora pronti. La Lega Aerea Nazionale decise un primo rinvio, poi un secondo, arrivando così a ottobre, mese a cavallo tra i caldi estivi e i freddi invernali, clima troppo temperato per la creazione di venti forti, necessari al volo veleggiato.
Pertanto il concorso di Asiago non si svolse nelle migliori condizioni, sia meteorologiche che di inadatta formazione del terreno.

È innegabile comunque che questo concorso diede il via al volo a vela in Italia.

möglicherweise auch im September vermutlich exzellent. Letztlich wurde der Wettbewerb auf den August gelegt, den besten Monat für solche Aktivitäten.

Obwohl zur Vorbereitung der Maschinen auf den Wettbewerb noch einige Monate Zeit war, gaben viele Kandidaten aus verschiedenen Gründen bereits jetzt auf. Einigen ging das Geld aus, andere sahen technische Schwierigkeiten und am Ende war nur die akademische Gruppe von Studenten der Universität Pavia (im Folgenden Akaflieg Pavia) ernsthaft bereit, sich dieser Herausforderung zu stellen, ihre Schwierigkeiten und die damit verbundenen‚Kopfschmerzen' zu überwinden.

Der Oktober, mitten zwischen der heißen Sommerzeit und dem Winter, erwies sich auf Grund seines gemäßigten Klimas und der dadurch fehlenden starken Winde, die für den Segelflug in dieser Zeit nötig waren, als ungeeignet.
So fand der Asiago-Wettbewerb außer auf seinem eigentümlichen Gelände auch nicht unter den besten meteorologischen Bedingungen statt.

Unbestreitbar ist: Dieser Wettbewerb stellt den Anfang des Segelfluges in Italien dar!



• *Le case di Asiago*
• Die Stadt Asiago
• *Asiago houses*

Asiago Competition

It was in the spring of 1924 that the National Aero League, sponsored by the "La Gazzetta dello Sport" newspaper, announced the first Italian competition for motorless flight.
The question of where to hold the event was raised and a prize was offered for finding the most suitable site with hilly ground and good wind conditions.

Many people took part in this research, but for one reason or another, the proposed sites always turned out to be unsuitable for the purpose.

Finally the site that came nearest to satisfying all requirements was Mount Sisemol on the Asiago Plateau. The ground was not perfect as it had been a battlefield in WW1 and still bore 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 finally set for August because it was considered the best month for this kind of activity on this site.
Despite there having been some months for preparation of 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.
So, finally, only the group of university students from Pavia proved to be sufficiently committed to the challenge to overcome their difficulties and headaches.
Nevertheless, when the date fixed for the competition got closer, their machines were not ready so that the National Aero League, who had announced the competition for August, was firstly forced to postpone it to September and then, in a further delay, to October.
Obviously October, being in the middle of the hot season and with winter coming, produces too temperate a climate, unable to generate the strong winds needed for soaring.

Consequently, the Asiago competition did not take place in the best meteorological or topographical conditions.

However, in spite of these difficulties, it is undeniable that this competition was the birth of gliding in Italy!

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 dall' 1 al 15 ottobre 1924 sul monte Sisemol (Altopiano d'Asiago).

3. Il concorso è aperto ad aeroplani senza motore di qualsiasi nazionalità e 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 dovessero dare 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' facoltà dei concorrenti, durante lo svolgimento delle prove di concorso, di apportare ogni e qualsiasi modifica all'apparecchio iscritto.

8. Gli organizzatori non assumeranno alcuna responsabilità per i danni che 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 e 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 essere presentati alla giuria del concorso immediatamente e in 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• a tutti i concorrenti ammessi a partecipare al concorso (articolo 4 del regolamento) Lire 500.

B• al concorrente che avrà coperto 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 5000. Per ogni chilometro di percorso in più del minimo fissato di Lire 500.

C• al concorrente che avrà raggiunto la maggior altezza misurata dal punto di lancio (minimo 150 metri) Lire 5000.

D• al concorrente che avrà compiuto il volo di maggior durata, (minimo 30 minuti) Lire 5000.

Allgemeine Wettkampfbedingungen

1. Um die Flugaktivität der jungen Generation zu fördern und einen Beitrag zur Entwicklung der Luftfahrt zu geben, rufen die Lega Aerea Nazionale mit Unterstützung der La Gazzetta dello Sport einen Wettbewerb zum motorlosen Flug aus.

2. Der Wettbewerb findet am Berg Sisemol auf der Hochebene von Asiago vom 1. bis zum 15. Oktober 1924 statt.

3. Der Wettbewerb ist offen für jede Art von fliegenden Maschinen ohne Motor und aus jedem Land.

4. Um am Wettbewerb teilzunehmen werden die Maschinen von einer technischen Kommission geprüft, die Maschinen, die nicht hinreichend sicher sind, ausschließen wird. Darüber hinaus werden alle Maschinen einem Flugtest von mindestens 10 Sekunden Dauer unterzogen.

5. Der Wettbewerb besteht aus einer Reihe von Disziplinen wie Höhe, Distanz, Dauer und Ziel-Landung, zu denen spezielle Auszeichnungen vergeben werden. Es wird kein Gesamtsieger ermittelt.

6. Mindestens einen Monat vor dem Wettkampf werden alle Teilnehmer über die Bedingungen für jede Disziplin benachrichtigt.

7. Im Verlauf des Wettbewerbs kann jeder Teilnehmer Änderungen an seiner Maschine anmelden, die ihm zur Verbesserung seiner Flugleistung zweckmäßig erscheinen.

8. Der Veranstalter hält sich von jeder Verantwortung für Schäden frei, die einem Teilnehmer oder Dritten in Verbindung mit diesem Wettbewerb nach den vorliegenden Regeln entstehen.

9. Mit ihrer Eintragung erklären die Teilnehmer die Kenntnis der Regeln und diese in allen Punkten sowie die Autorität des Veranstalters zu akzeptieren, der für den vorliegenden Wettbewerb verantwortlich zeichnet.

10. Einsprüche seitens der Teilnehmer müssen bei den Wettbewerbsrichtern sofort, in keinem Fall jedoch später als 12 Stunden nach dem betreffenden Durchgang, angemeldet werden. Der Einspruch ist inklusive einer Gebühr von 50 Lire zu erheben, die dem Teilnehmer zurück erstattet werden, wenn sich der Einspruch als begründet herausstellt.

11. Folgende Preisgelder werden ausgeschrieben:

A• 500 Lire an alle Teilnehmer, die am Wettbewerb teilnehmen wie unter § 4 des vorliegenden Reglements beschrieben.

B• 5000 Lire an den Teilnehmer mit der längsten Strecke (mindestens die 14-fache Differenz zwischen Starthöhe und Landehöhe). 500 Lire für jeden Kilometer, um den die Mindestdistanz überschritten wird.

C• 5000 Lire an den Teilnehmer, der die maximale Höhe erreicht (mindestens 150m über der Höhe des Startpunktes).

D• 5000 Lire an den Teilnehmer mit der längsten Flugdauer (mindestens 30 Minuten).

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 generations and to contribute to the development of aviation, announce 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 the 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 rules 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 regulation.

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 amount will be offered as a prizes:

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

B• 5000 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). 5000 Lire for each additional Kilometre to the minimum fixed distance.

C• 5000Lire to the competitor who will have reached the maximum height (minimum 150m from the starting point).

D• 5000Lire to the competitor who will have performed the longest duration (at least 30 minutes).

Gli iscritti
Die Teilnehmer

Gli studenti italiani dell'Università di Pavia sono stati i veri protagonisti del Concorso di Asiago, da ricordare: Ettore Cattaneo iscritto con l'aliante ***Goliardia*** *progettato da Emanuele Cambilargiu e pilotato da Franco Canavesi. Franco Segrè con l'aliante* ***Febo Paglierini***[1]*, progettato da Domenico Fabris e pilotato dallo stesso Segrè.*
Luigi Federico Teichfuss, di origine svizzera, ma residente a Bologna, iscritto con il ***Condor*** *di sua progettazione e costruzione.*

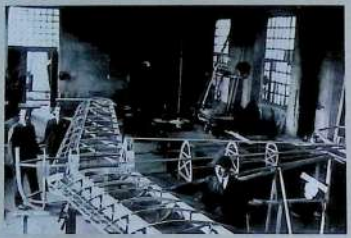
Avrebbe dovuto esserci anche l'aliante A.S.U.P. di Emanuele Cambilargiu, ma purtroppo, per motivi di ordine finanziario, non poté essere ultimato.
Dalla lista degli iscritti compare spesso anche il gruppo

Die Akaflieg Pavia waren die Hauptdarsteller des Wettbewerbs in Asiago, angemeldet mit dem Segelflugzeug **Goliardia**, entworfen von Emanuele Cambilargiu und geflogen von Ettore Cattaneo und Franco Canavesi, und dem **Febo Paglierini** [1], konstruiert von Fabris und von Franco Segrè geführt. Hinzu kam der **Condor** des in Bologna, Italien, lebenden Schweizers Luigi Federico Teichfuss.

Auch das Segelflugzeug A.S.U.P., ebenfalls konstruiert von Emanuele Cambilargiu, hätte dabei sein sollen, konnte aus finanziellen Gründen jedoch nicht fertiggestellt werden.
In der Meldeliste war auch mehrfach das Unternehmen F.I.D.I.A.[2] aus Trient mit einer langen

• *A sinistra Oskar Ursinus, il padre della Rhön* • Ganz links: der "Rhönvater" Oskar Ursinus • *On the left Oskar Ursinus, the Rhön father*





• *L'A.S.U.P. non pronto per il concorso*
• Die A.S.U.P. wurde zum Wettbewerb nicht fertig
• *The A.S.U.P. not ready for the competition*

F.I.D.I.A.[2] *di Trento con un lungo elenco di velivoli, che però non si sono mai presentati ad Asiago.*
Al concorso della Rhön del 1924, un membro dell'ambasciata italiana a Berlino presente alla gara, proponeva ai piloti tedeschi la partecipazione al primo concorso di volo senza motore ad Asiago, che sarebbe avvenuto nell'agosto dello stesso anno, precisando che tutte le spese di viaggio e di soggiorno sarebbero state a carico del Governo italiano.

La Deutsche Luftrat, il massimo organo aeronautico tedesco, decise allora di concorrere inviando i migliori piloti tedeschi con i loro alianti, sotto la guida del famoso Oskar Ursinus, noto come il "Padre della Rhön".

S'iscrissero da prima Arthur Martens da Gersfeld con il **Moritz** *e successivamente con il biposto* **Deutschland**, *seguito da Otto Fuchs dell'Akaflieg di Darmstad con il* **D-9 Konsul** *e da Fritz Papenmeyer dell'Aeroclub di Dessau con* **Der alte Dessauer**, *vincitore del concorso della Rhön. Infine un gruppo di studenti universitari dell'Akaflieg di Berlino guidati da Hermann Winter con il tutt'ala* **B3 Charlotte II** *di sua progettazione.*
Questi piloti, già esperti di volo senza motore, servirono da modello ai nostri, completamente digiuni di questa nuova disciplina di volo.

Liste von Flugmaschinen vertreten, diese wurden aber in Asiago nie gesehen.

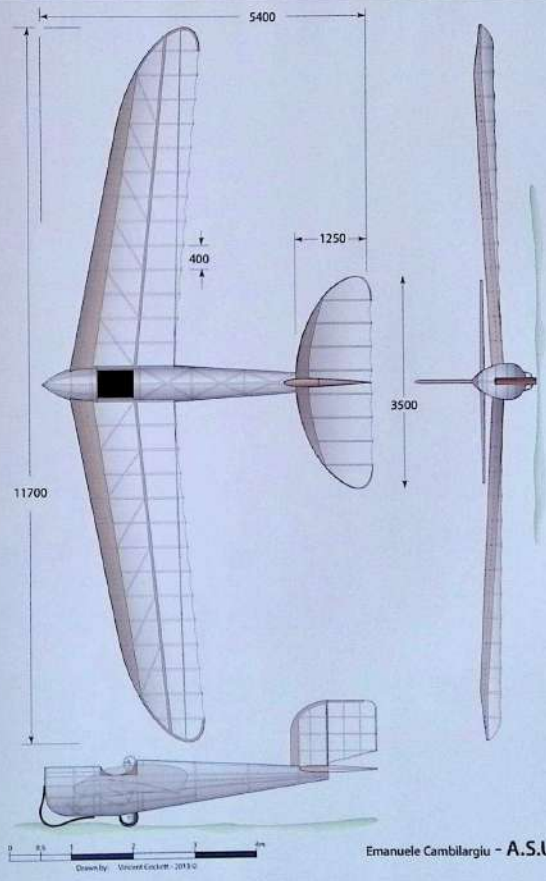
Die Deutschen, vertreten durch eine hochrangige Gruppe des Deutschen Luftrates unter der Leitung des als ‚Rhönvater' berühmten Oscar Ursinus, schickten ihre besten Piloten und ihre fortschrittlichsten Hochleistungs-Flugmaschinen.

Arthur Martens aus Gersfeld war zuerst mit dem Segelflugzeug **Moritz** registriert und auch mit dem Zweisitzer **Deutschland**. Dann Otto Fuchs für die Akaflieg Darmstadt mit dem Segelflugzeug **Konsul**, Fritz Papenmeyer vom Flugtechnischen Verein Dessau mit **Der alte Dessauer**, dem überlegenen Gewinner des Wasserkuppe-Wettbewerbs kurz zuvor im selben Jahr, und die Berliner Akaflieg unter der Leitung von Hermann Winter mit dem Nurflügler **B3 Charlotte II**.

Diese Piloten, sehr versiert im motorlosen Flug, sollten als Vorbild für die italienischen Piloten dienen, Neulinge in dieser Disziplin.

(1) *Giovane studente perito in un tragico incidente di volo.*
War ein junger Student der mit einem Flugzeug tödlich abgestürzt war.

(2) *Fabbrica Italiana D'Imprese Aeronautiche.*
Italienische Fabrik der Gesellschaft für Luftfahrt.



Emanuele Cambilargiu - **A.S.U.P.**

ELENCO DEGLI ISCRITTI - TEILNEHMERLISTE - *LIST OF PARTICIPANTS*

Numero Apparecchio Startnummer *Competition-Number*	*Lettere caratteristiche* Kennbuchstaben / *Letters*	*Denominazione apparecchio* Typname *Machine designation*	*Nazionalità apparecchio* Nationalität *Citizenship*	*Luogo provenienza* Heimatgebiet *Place*	*Nome pilota e sua nazionalità* Name des Piloten/ Nationalität *Pilot name /Citizenship*
1	A	F. I. D. I. A. I	ITALIANO - ITALIENER ITALIAN	Guastalla	Benatti Egidio, italiano
2	B	CONDOR	ITALIANO - ITALIENER ITALIAN	Bologna	Teichfuss Luigi, italiano
3	C	GOLIARDÌA	ITALIANO - ITALIENER ITALIAN	Pavia	Cattaneo Ettore, italiano
4	D	A. S. U. P.	ITALIANO - ITALIENER ITALIAN	Pavia	Cambilargiu Emanuele, italiano
5	E	AERONAUTILO	ITALIANO - ITALIENER ITALIAN	Bergamo	Macetti A. M., italiano
6	F	F. I. D. I. A. II	ITALIANO - ITALIENER ITALIAN	Trento	Zancarella Enrico, italiano
7	G	F. I. D. I. A. III	ITALIANO - ITALIENER ITALIAN	Genova	Bonotto Gino, italiano
8	H	F. I. D. I. A. IV	ITALIANO - ITALIENER ITALIAN	Ferrara	Pedretti Armando, italiano
9	I	STASI	ITALIANO - ITALIENER ITALIAN	Salerno	....., italiano
10	J	PAGLIERINI	ITALIANO - ITALIENER ITALIAN	Pavia	Segrè Franco, italiano
11	K	F. I. D. I. A. V	ITALIANO - ITALIENER ITALIAN	Mantova	Camocardi Cipriano, italiano
12	L	MORITZ	TEDESCO - DEUTSCHER GERMAN	Gersfeld	Martens Arthur, tedesco
-	M	MORITZ	TEDESCO - DEUTSCHER GERMAN	Gersfeld	....., tedesco
13	N	DEUTSCHLAND	TEDESCO - DEUTSCHER GERMAN	Gersfeld	Martens Arthur, tedesco
-	O	DEUTSCHLAND	TEDESCO - DEUTSCHER GERMAN	Gersfeld	....., tedesco
14	P	KONSUL	TEDESCO - DEUTSCHER GERMAN	Darmstadt	Fuchs Otto, tedesco
-	Q	KONSUL	TEDESCO - DEUTSCHER GERMAN	Darmstadt	Ritz, tedesco
15	R	CHARLOTTE	TEDESCO - DEUTSCHER GERMAN	Berlin	Hermann Winter, tedesco
-	S	CHARLOTTE	TEDESCO - DEUTSCHER GERMAN	Berlin	....., tedesco
16	T	ROMANESCHI	ITALIANO - ITALIENER ITALIAN	Biasca	Romaneschi Plinio, svizzero
17	U	RAVANELLO	ITALIANO - ITALIENER ITALIAN	Venezia	....., italiano
18	V	DER ALTE DESSAUER	TEDESCO - DEUTSCHER GERMAN	Köthen	Papenmeyer Fritz, tedesco
-	W	DER ALTE DESSAUER	TEDESCO - DEUTSCHER GERMAN	Köthen	Kaffemberger, tedesco
19	X	GEHEIMRAT	TEDESCO - DEUTSCHER GERMAN	Brasatasso	Camocardi Cipriano, italiano

• Hermann Winter a bordo della B3 Charlotte II
• Hermann Winter in der B3 Charlotte II
• Hermann Winter in the B3 Charlotte II



List of attendants

The Italian students of the University of Pavia were the leading attraction of the competition at Asiago.

Gliders registered for the competition were the **Goliardia**, designed by Emanuele Cambilargiu and flown by both Ettore Cattaneo and Franco Canavesi; the **Febo Paglierini**(1), designed by Domenico Fabris and piloted by Franco Segrè.

In addition to this group there was the **Condor** of Luigi Federico Teichfuss, of Swiss origin but resident in Bologna, Italy.

There should also have been the A.S.U.P. designed by Emanuele Cambilargiu, but unfortunately, for financial reasons, this was not ready for the competition.

From the published list of participants it appeared the F.I.D.I.A.(2) group from Trento, with a long list of flying machines, which never arrived in Asiago.

The Germans, through the Deutsche Luftrat, the most important aviation body, sent their best pilots and most efficient and advanced flying machines under the guidance of the famous Oskar Ursinus, known as the Rhön Father.

Arthur Martens from Gersfeld was registered to fly the **Moritz** and the two-seater **Deutschland**, and Otto Fuchs of Akafliege Darmstadt the **D-9 Konsul.**

Fritz Papenmeyer of the Dessau Aero Club with **Der alte Dessauer**, the winner of the Rhön competition held few months before and the students of the Akaflieg Berlin, led by Hermann Winter with the **B3 Charlotte II** flying wing.

These pilots, already familiar with motorless flight, served as models for our Italian pilots who were completely new to this kind of discipline.

(1) Febo Paglierini was a young student killed in a fatal flight accident.

(2) F.I.D.I.A.: Fabbrica Italiana D'Imprese Aeronautiche. (Italian Factory for Aviation.

1 ottobre mercoledì 1924 Mittwoch 1. Oktober



• *Il terreno sconvolto dalle azioni belliche della guerra*
• Das Gelände mit seinen Zerstörungen aus dem 1. Weltkrieg
• *The ground devastated by WW1*

I preparativi fervono. Vengono sistemati alcuni hangar per alloggiare gli alianti e proteggerli dalla pioggia o comunque dall'umidità della notte. È pronto e funzionante un perfetto servizio di aerologia e meteorologia diretto dai professori Crestani e Camiciotti. Si attende anche l'arrivo di una

Viele Vorbereitungen an der Piste sind für den Wettbewerb bereits getroffen. Einige Schuppen sind errichtet, um die Maschinen vor Regen und nächtlicher Feuchtigkeit zu schützen. Unter Aufsicht der Professoren Crestani und Camiciotti wurden auch einige aeronautische und meteorologische

• *Il servizio di aerologia e meteorologia in campo* • Der meteorologische Dienst am Hang • *The aeronautical and meteorological service on the slope*



Tutto sembra pronto per i lanci dal pendio e per il pubblico, che si prevede essere numeroso. La decisione di prolungare la durata del concorso di cinque giorni permetterebbe alle macchine ritardatarie, specialmente quelle italiane, di fare le ultime messe a punto direttamente sul campo.

Ciò non sarà necessario per quelle tedesche, che hanno già in passato dato prova di ottime caratteristiche di volo e anche i loro piloti hanno già volato con successo in altre gare.

Segelflugzeuge waren bereits am 28. und 29. September verschickt worden. Sie müssten längst hier sein! Alles ist fertig, außer den Segelflugzeugen.
Gott sei Dank ist der Wettbewerb um fünf Tage verlängert worden. Das gibt Nachzüglern, vornehmlich den Italienern, die Gelegenheit, letzte Tests mit ihren Maschinen noch vor Ort durchzuführen.

Dies haben die deutschen Maschinen nicht nötig, die ihre ausgezeichneten Segelflugleistungen bereits in der Vergangenheit unter Beweis gestellt haben. Auch die deutschen Piloten waren bereits bei anderen Wettbewerben erfolgreich.

1924

Wednesday 1st October

On the slope, many preparations are made for the coming events and hangars are built to protect the machines from rain and the damp of the night.
Under the direction of professors Crestani and Camiciotti, aeronautical and meteorological instruments are installed on the site and a new transceiver, connected to the Vicenza Radio Station is expected to arrive soon.

Care is taken to level the ground devastated by the First World War and special tracks are prepared for takeoff.
Everyone wondered if, among such frenetic atmosphere, there could be flight activities on that very first day. Sadly, there is just too much to be done and there will not be launches until the next day.

Meanwhile, the F.I.D.I.A. send a telegram confirming their attendance within the first ten days of October, with their super-innovative machine the 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 identifying the best spots for landings and takeoff.
They seem satisfied with the sites selected by the National Aero League for the competition and they express positive opinions. However, the German machines are also late. This is peculiar, because they have been shipped already on September 28th and 29th. They should be here by now!

Everything is ready on the slope, except the sailplanes. Thank God the competition had been extended by five days. That would allow latecomers, mainly the Italians, to make final tests of their machines on the competition site.
This is not needed by the Germans because their machines have already proven to have excellent gliding performance and the pilots have flown successfully in other events.

2 ottobre giovedì 1924 Donnerstag 2. Oktober

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. Prossime previsioni: pessime! Speranze: poche! Intanto è cambiato il vento. È già qualcosa!

Sono arrivati anche gli assistenti di Martens, mentre lui dovrebbe arrivare in serata. Sono tutti contrariati perché la dogana di Verona ha fermato i vagoni ferroviari con il **Moritz** *e con gli alianti di Darmstadt. Al Brennero e a Trento ci sono anche dei problemi con la dogana che ha bloccato il vagone con il tutt'ala* ***B3 Charlotte II****, spedito il 27 settembre 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!"
Così, per non sbagliare, le macchine rimangono sequestrate in dogana in attesa di chiarimenti che potrebbero arrivare, ma non si sa da chi!

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 dei loro alianti. Il comitato organizzatore invia alle dogane di Verona e di Trento un telegramma con dettagliate spiegazioni per sbloccare la situazione, ma senza alcun esito.

Viele Deutsche, auch die Piloten aus Darmstadt und Köthen, sind heute in Asiago angekommen. Das Wetter ist miserabel. Es regnet Bindfäden und eine Prognose von Prof. Camiciotti verspricht nichts Besseres. Zumindest der Wind ändert sich gerade, das ist wenigstens etwas!

Martens' Helfer kamen heute in Asiago an, er selbst wird zum Abend erwartet. Sie sind verärgert, weil der Zoll in Verona die Waggons mit dem **Moritz** und dem Darmstädter Segelflugzeug nicht frei gibt. Auch in Trient am Brennerpass halten Zollbeamte den Nurflügler **Charlotte II** der Berliner Akaflieg fest, der am 27. September verladen worden war. Irgendwas ist ihnen unklar, nie zuvor sahen sie Flugzeuge ohne Motoren und Propeller.

Sie vermuten Schmuggel, und um keinen Fehler zu machen, beschlagnahmen sie erst einmal, bis jemand Licht in die Sache bringt. Doch wer sollte das tun? So etwas war nie vorher passiert und niemand weiß von dem Anderen.

Es regnet weiterhin. Nützlich nur, die Gemüter der Deutschen zu besänftigen, die sich wegen der Beschlagnahme ihrer Maschinen nicht beruhigen können. Viele Telegramme mit ausführlichen Erläuterungen hat das Organisationskomitee zum Zoll nach Verona und Trient geschickt, alles sinnlos. Anscheinend nichts kann die Beamten überzeugen…



• ...*"qualcuno non la sta raccontando giusta!"*
• ...Irgendwas ist ihnen unklar, nie zuvor sahen sie Flugzeuge ohne Motoren...
• ...*so they suspect someone wants to cheat them!*

La F.I.D.I.A. invia intanto un altro telegramma assicurando che parteciperà al concorso e polverizzerà tutti i record!...

Nessuna traccia dei piloti italiani e delle loro macchine, ma per loro non si tratta di un problema di dogana, ma piuttosto di un problema economico. Dopo le tante spese sostenute per l'acquisto dei vari materiali, mancano ora i soldi per la spedizione dei tre alianti partecipanti al concorso. Gli studenti pavesi allora improvvisano una mostra in Galleria a Milano esponendo i loro alianti e riscuotendo dai tanti visitatori e curiosi modesti contributi pecuniari. Esposti, ci sono anche alcuni cartelloni con i colori della bandiera italiana, inneggianti alla vittoria delle ali italiane e goliardiche.

Inzwischen telegrafiert die F.I.D.I.A. nochmals, versichert, am Wettbewerb teilzunehmen und verspricht, alle Flugrekorde zu brechen...!

Von den italienischen Piloten und ihren Maschinen jedoch keine Spur. In ihrem Fall ist es kein Zoll-, sondern ein Geldproblem. Nach den vielen Ausgaben für die verschiedenen Materialien fehlen nun die Mittel für den Transport der drei Segelflugzeuge nach Asiago.

Was nun? Eine pfiffige Idee! Die Akaflieg Pavia improvisierte eine Ausstellung in der berühmten Mailänder Einkaufsgalerie. Sie stellten die drei Wettbewerbsmaschinen aus und sammelten Geld von den vielen Besuchern und Schaulustigen. In den italienischen Nationalfarben wurden Propagandaplakate für den Sieg der italienischen Flieger bei den Segelflugzeugen aufgehängt.

1924

Thursday, 2nd October

Many Germans arrived in Asiago today, including the pilots from Darmstadt and Cothen. The weather is miserable. It is raining cats and dogs and Professor Camiciotti's forecast is not promising anything better. At least the wind is changing now and has already improved significantly.

Martens' assistants got here today and he is expected to arrive this evening. They are all upset because Customs in Verona did not clear the railway wagons containing the **Moritz** *and Darmstadt sailplanes. The same thing seems to have happened at the Brenner Pass and in Trento, where Customs have held the flying wing* **B3 Charlotte** *II, shipped by the Berlin students on September 27th. Something is not clear to them. They have never seen flying machines without engines or propellers, so they suspect someone wants to cheat them, thus, for safety's sake, they have decide to hold them until light is thrown on the issue. But who should throw that light? Nobody knows, as nothing like this ever happened before.*

In the meantime, it continues to rain and the only benefit is the cooling of the German participants minds that can't rest due to the seizure of their machines. The organising committee has sent many telegrams to Verona and Trento containing detailed explanations, but it is useless. Apparently, nothing can convince them.

Meanwhile, the F.I.D.I.A. sends another telegram confirming their participation in the competition and promising to break all flying records!...

In the meantime, there is no trace of the Italian pilots or their machines. In their case it is not a customs problem, but a financial one. After incurring many expenses purchasing various materials, they lacked the money for shipping the three gliders to Asiago. The Pavesi students improvise a show in the Milano Gallery, exhibiting their three machines for the competition and collecting contributions from the many curious visitors. Posters, with the colours of the Italian flag, are displayed near the gliders, praising the victory of the italian Wings.

3 ottobre venerdì 1924

Freitag 3. Oktober

Ha smesso finalmente di piovere e un sole debole si incomincia ad intravedere tra le tante nuvole, ma l'aria è ancora fredda, non adatta per il volo.
Poco male, tanto le macchine volanti non sono ancora arrivate...

Il **Moritz** *e il* **Deutschland** *di Martens, il* **D-9 Konsul** *di Darmstadt e* **Der Alte Dessauer** *di Cöthen, entrati dal Brennero il 28 settembre, sono sempre tenuti in ostaggio dai doganieri di Verona, che non sanno ancora che pesci pigliare. E' la prima volta in vita loro che vedono macchine di quel tipo e decidono di attendere le decisioni dal ministero competente.*
Per contro gli organizzatori, vista l' incapacità di arrivare ad una positiva soluzione e non sapendo più a che santo votarsi, scrivono una lettera al Presidente del Consiglio.

Gli alianti italiani sono in viaggio da alcuni giorni, ma gli studenti pavesi, a causa delle loro ristrettezze finanziarie, hanno scelto il modo di trasporto più economico e quindi il più lento.

I piloti tedeschi intanto, con i loro tradizionali scarponi da montagna e i loro tipici abiti d'oltralpe, hanno trovato il modo di passare il tempo, ispezionando il pendio.
Secondo le diverse direzioni del vento e la loro intensità, cercano di localizzare i migliori luoghi per i decolli e gli atterraggi. Rimane sempre positivo il loro giudizio sulla scelta fatta dalla Lega Aerea Nazionale

Es hat aufgehört zu regnen, die Sonne zeigt sich verhalten zwischen den Wolken, die Luft ist kalt. Aber das ist egal, die Flugmaschinen fehlen noch immer.

Moritz und **Deutschland** von Martens, **Konsul** aus Darmstadt und **Der Alte Dessauer** aus Köthen, die am 28. September über den Brenner kamen, werden weiterhin in Verona von den Zöllnern festgehalten, sie zweifeln noch immer. Da man hier solch seltsame Maschinen zum ersten Mal sieht, schaltet man lieber das Luftfahrtministerium ein. Das Organisationskomitee schaltet nun seinen Verbandsvorstand ein, da es sich allein nicht in der Lage sieht, zur Klärung beizutragen.

Die Maschinen der Akaflieg Pavia sind seit ein paar Tagen unterwegs. Ein Glück, sie können keine Probleme mit dem Zoll bekommen. Andererseits wählten sie wegen ihrer knappen Kasse die billigste und damit eine langsame Transportmöglichkeit.

Inzwischen haben auch die deutschen Piloten in ihren traditionell stabilen Schuhen und ihrer typischen robusten Kleidung einen Weg gefunden, sich die Zeit ohne ihre Segelflugzeuge zu vertreiben. Sie kämpfen sich auf und ab durch das zerklüftete Gelände am Sisemol, um für sich die besten Start- und Landeplätze bei verschiedenen Windverhältnissen zu finden. Ihr Urteil über den durch die Lega Aerea

per il concorso e, a detta di alcuni, Eolo permettendo, potrebbe anche essere migliore della Rhön.

Il tempo intanto scorre rapidamente. Un altro giorno è passato senza che si sia potuto effettuare alcuna prova di volo a causa dell'assenza degli alianti.

Nazionale für den Wettbewerb ausgewählten Ort klingt immer positiv und Aiolos, der griechische Gott der Winde, könnte es hier mit ihnen sogar besser meinen, als daheim in der Rhön.

Doch die Zeit rast dahin und es ist wieder ein Tag ohne Testflug vergangen.

1924

Friday 3rd October

It has stopped raining and a pale sun is showing among a few clouds; the air is still too cold for gliding, but it does not matter as the flying machines are not there yet.

The **Moritz** *and the* **Deutschland** *of Martens, the* **D-9 Konsul** *of Darmstadt and* **Der Alte Dessauer** *of Cöthen, which passed the Brenner on September 28th, are 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 must wait for decisions by the Ministry of Aviation.*

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 the Italian Customs, but on the other hand they have chosen the cheapest mode of transport, and therefore slower speed, because of their financial constraints.

The German pilots meanwhile, with their traditional hiking boots and their typical clothes from beyond the Alps, have found a way to pass the time in the absence of their sailplanes. According to the different wind directions and intensity, they explore the length and breadth of the slope of Mount Sisemol, battered as mentioned earlier by trenches created during the First World War, to locate the best places for takeoffs and landings.

Always remaining positive, their judgment on the place chosen by the Air National League for the competition and, according to some, Aeolus God of the winds permitting, may also be better than the Rhön.

Meanwhile, time passes quickly and another day is gone without being able to run any test flight due to the absence of the sailplanes.



• ...Oggi il tempo non è dei migliori. Piove a dirotto...
• ...Das Wetter ist miserabel. Es regnet Bindfäden...
• ...It is raining cats and dogs and...

4 ottobre sabato 1924 Samstag 4. Oktober

Arriva finalmente alla stazione di Asiago il primo dei tre alianti italiani, il **Febo Paglierini**, *donato dalla ditta Gabardini di Câmeri agli studenti pavesi.*

Endlich! Das erste der drei italienischen Flugzeuge kommt am Bahnhof in Asiago an. Es ist der **Febo Paglierini**, von Firma Gabardini aus

• *L'arrivo del Febo Paglierini* • Die Ankunft des Febo Paglierini • *Arrival of The Febo Paglierini*



È accompagnato dall'universitario pilota Franco Segrè, da Mario Stucchi, Onik Avakian e dal capo montatore della Gabardini Daniele Trigo.
Questo aliante viene immediatamente scaricato e temporaneamente ricoverato nei locali della stazione, poiché una pioggia insistente, durata tutta la notte e 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.

Càmeri der Akaflieg Pavia zur Verfügung gestellt. Pilot Franco Segrè sowie Mario Stucchi, Onik Avakian und der Gabardini-Betriebsleiter Daniele Trigo begleiten das Flugzeug.
Da es wegen des starken, bis zum nächsten Vormittag anhaltenden Regens nicht montiert werden kann, darf es vorübergehend im Bahnhof bleiben. Am Abend kommt auch der Chefpilot der F.I.D.I.A., Cipriano Camocardi, in Asiago an, jedoch ohne Maschine.

1924

Saturday, 4th October

At last! The first of the Italian sailplanes arrives at Asiago station.
It is the **Febo Paglierini**, *donated to the university students of Pavia by the Gabardini of Càmeri.*

The glider 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 any machine.

5 ottobre domenica 1924 Sonntag 5. Oktober



• *Il trasporto dell'aliante sul pendio*
• Transport zum Starthang
• *The transport of the glider on the slope*

Verso le undici finalmente smette di piovere ed esce un pallido sole.
Gli studenti pavesi si mettono al lavoro di buona lena per montare il **Febo Paglierini** *e prepararlo per*

Gegen 11.00 Uhr hört es endlich auf zu regnen und die Sonne zeigt sich blass am Himmel. Die Akaflieg Pavia bereitet ihren **Febo Paglierini** für den Transport zum Startplatz vor; eine ziemlich

• *Il gruppo tedesco composto da oltre 25 persone*
• Die deutsche Mannschaft ist über 25 Personnen stark • *The German group consists of more than 25 people*



poterlo trainare sul pendio, operazione abbastanza facile poiché l'aliante è provvisto di ruote.
Nel pomeriggio arriva anche il **Condor** *di Teichfuss, (grande appassionato di ciclismo e vincitore di varie gare), che non viene scaricato dal carrello data l'assenza del suo ingegnoso costruttore.*

In serata, verso le 21:30 arrivano finalmente da Rocchette, con il trenino a cremagliera, quattro alianti tedeschi rilasciati, non par vero, dalla dogana di Verona. Il quinto, il **B3 Charlotte II** *degli studenti dell'Universìtà di Berlino è rimasto a Rocchette e proseguirà nelle prime ore di lunedì.*
L'enigma degli aerei misteriosi è stato finalmente risolto, Dio solo sa come...

È possibile che, se non domani, ma almeno il giorno dopo, si possa finalmente volare. Gli alianti tedeschi sono facilmente montabili e trasportabili con i loro carrelli sulle pendici del monte Sisemol.

In serata il cielo si è messo veramente al bello e lascia presagire una magnifica giornata per lunedì.

einfache Sache, da das Flugzeug mit Rädern versehen ist.
Am Nachmittag kommt der **Condor** von Luigi Teichfuss (bekannter, erfolgreicher Radrennfahrer) in Asiago an, soll aber erst nach dem Eintreffen seines genialen Konstrukteurs entladen werden.

Später am Abend, man mag es kaum glauben, kommen endlich vier deutsche Segelflugzeuge mit der Zahnradbahn aus Rocchette an. Niemand weiß, warum die Zollbeamten sie doch freigegeben haben, wichtig nur, dass sie nun da sind und der Wettbewerb beginnen kann.
Ebenfalls aus Rocchette trifft am nächsten Morgen auch das fünfte Flugzeug ein, die **Charlotte II** der Akaflieg Berlin.

Jetzt können die Gleiter, wenn nicht gleich morgen, so doch am nächsten Tag, endlich fliegen.
Die Deutschen Maschinen sind leicht vorzubereiten und auf ihren Transportkarren an den Hängen des Sisemol zu rangieren.

Das Wetter scheint sich zu bessern und lässt für morgen auf einen wunderschönen Tag hoffen.

1924

Sunday 5th October

Around 11:00 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, an operation made rather easy as the glider is provided with rimmed wheels.*

In the afternoon, the **Condor** *built by Luigi Teichfuss (great cycling fan and winner of several cycling races), arrives in Asiago, but the glider is not unloaded from the cart in the absence of it's ingenious builder.*

Later in the evening, believe it or not, four German gliders arrive by rack train from Rocchette. Nobody knows how they were released by the Customs officers in Verona, but finally now the competition can start.
The fifth glider, the **B3 Charlotte II** *of the students of the University of Berlin, remains in Rocchette, but it will proceed early tomorrow morning.*

It is possible that, if not tomorrow, but at least the next day, the gliders can finally fly. With their carts the German's machines are easy to rig and transport on the slopes of Mount Sisemol. The weather now seems to be set and it lets us foresee a wonderful day tomorrow.

6 ottobre lunedì 1924 Montag 6. Oktober



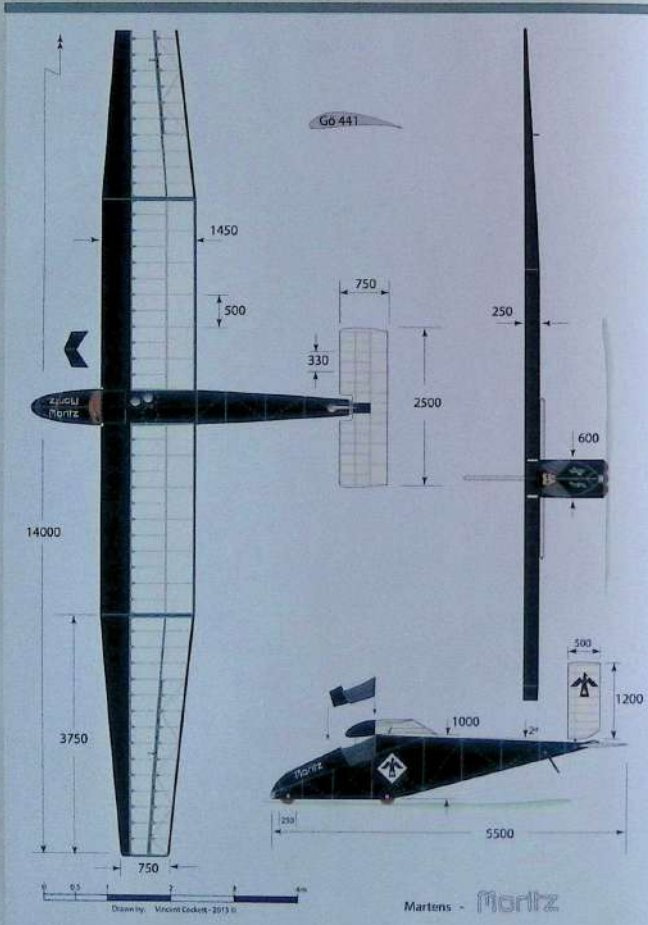
• *Il Moritz pronto per il lancio con la corda elastica*
• Der Moritz ist fertig zum Gummiseil-Start
• *The Moritz ready to be bungee launched*

In una magnifica giornata caratterizzata da uno splendido sole autunnale, comincia finalmente, con qualche giorno di ritardo, il tanto atteso concorso

Endlich! Nach einiger Verzögerung beginnt der lang ersehnte nationale Segelflugwettbewerb. Es ist ein herrlicher Tag, gesegnet mit Herbstsonne

• *Il Moritz finalmente in volo* • Moritz startet • *The Moritz finally takes to the air*




Gö 441
1450
500
750
330
2500
250
600
14000
3750
750
500
1200
1000
2°
5500
Martens - moritz
Drawn by: Vincent Cockett - 2013 ©



nazionale di volo a vela. In mattinata giungono tre alianti tedeschi: il ***D-9 Konsul****, il* ***Moritz*** *e il* ***Der alte Dessauer*** *che sono alloggiati nel garage dell'albergo Paradiso, mentre il* ***Deutschland*** *ed il* ***B3 Charlotte II*** *hanno trovato posto nell'ampio locale adiacente la funivia.*

Nelle prime ore del pomeriggio il ***D-9 Konsul*** *ed il* ***Moritz*** *sono trasportati con i loro carri sulle pendici del monte Sisemol dove, verso le 14:00 vengono montati: il* ***Moritz*** *in breve tempo e da sole tre persone, mentre per il* ***D-9 Konsul*** *l'operazione di assemblaggio è più lunga.*

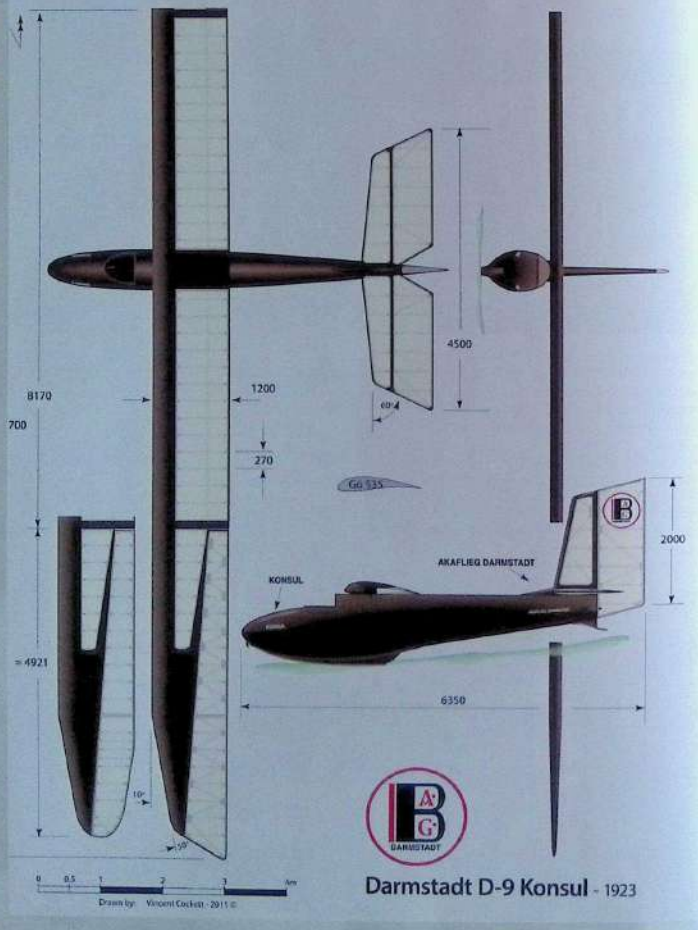
und einer leichten Brise. Der **Moritz**, der **Konsul** und **Der alte Dessauer** sind in der Tiefgarage des Hotels Paradiso abgestellt, die **Deutschland** und die **Charlotte II** finden in einem Schuppen neben der Seilbahn Schutz.

Früher Nachmittag. **Konsul** und **Moritz** sind auf ihren Wagen zum Hang des Sisemol transportiert worden. Gegen 14.00 Uhr sind beide Segelflugzeuge aufgerüstet und flugbereit. Der **Moritz** kann von nur drei Helfern in kurzer Zeit zusammengesetzt werden, beim **Konsul** dauert das länger.



- *Fritz Papenmeyer del gruppo studentesco di Cöthen*
- Fritz Papenmeyer von der Fluwiac Köthen
- *Fritz Papenmeyer of Cothen Akaflieg*

- *Fritz Papenmeyer parte in volo sul D-9 Konsul*
- Fritz Papenmeyer fliegt den D-9 Konsul
- *Fritz Papenmeyer in flight in the D-9 Konsul*



Darmstadt D-9 Konsul - 1923



• *Un'intera scolaresca segue il Moritz Eine* • Schulklasse begleitet den Moritz • *An entire school of children follows the Moritz*

Il **Moritz**, *giunto ultimo sul monte Sisemol, è però il primo a spiccare il volo. Martens, pilota e costruttore, pioniere e noto campione di volo a vela, si sistema al posto di guida, i suoi uomini si dispongono con i cavi per il lancio, alcuni ordini secchi e la macchina parte. Aveva dichiarato ieri che avrebbe volato ed ha mantenuto la sua promessa, malgrado spirasse da Est un debole vento di coda.*

Obwohl als letztes am Hang, startet der **Moritz** als Erster. Martens, Konstrukteur und Pilot, der Pionier im Segelflug in Deutschland und bekannter Rekordhalter, besteigt das Cockpit und überprüft Instrumente und Steuerung. Zwei Gruppen von Helfern halten das Gummiseil zum Start.
Auf Martens' Kommando hin laufen sie los und schon ist die Maschine in der Luft. Gestern hat er

• Otto Fuchs, Oscar Ursinus, Arthur Martens, Fritz Papenmeyer



Simile ad un grande falco, il **Moritz** *decolla dal Sisemol, generando un irrefrenabile urlo di sorpresa e di ammirazione dalla folla attonita, che trattiene il respiro quando l'aliante scompare dalla loro vista.*

Sono le 16 e 4 minuti. Martens punta decisamente verso Ovest e attraversa la valle sottostante, lasciando 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 e sorvola le prime case di Asiago. Compie poi un mezzo giro a sinistra e va a posarsi dolcemente sulle pendici del Leiten, proprio alla soglia di Asiago, a una quota di circa 1020m, vicino all'Albergo Paradiso. Prima del decollo, alla domanda di un commissario di volo su 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 e ha percorso, misurando in linea retta, 3km precisi.

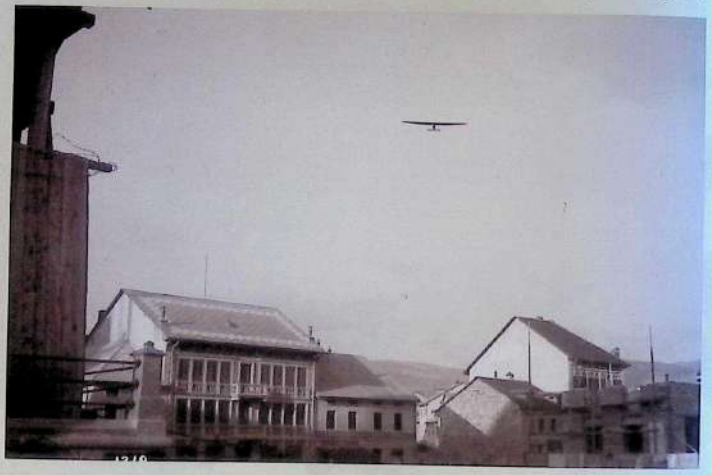
Poco dopo, Papenmeyer, il pilota del

mitgeteilt, er werde fliegen. Und trotz des leichten Rückenwinds aus östlicher Richtung hält er sein Versprechen. Gleich einem großen Falken nimmt der **Moritz** seinen Flug vom Sisemol auf. Die Menge jubelt und manchem stockt der Atem, als das Flugzeug außer Sicht gerät.

Es ist 16.04 Uhr. Martens saust westwärts über das Tal, lässt die Häuser von Leghen links, gleitet über den Abhang des Ferragh, folgt für eine kurze Strecke der Straße von Gallio nach Asiago, erreicht das Tal Valle dell'Occhio, überfliegt die ersten Häuser von Asiago, macht eine halbe Drehung nach links und landet sanft am Leiten-Plateau vor den Toren Asiagos auf einer Höhe von 1020m, gleich in der Nähe des Hotels Paradiso.

Einer der Wettbewerbskommissare hatte Martens gefragt, wo er landen möchte und der antwortete: "Am Hotel Paradiso, zum Kaffeetrinken".

Und er macht es so! Martens fliegt in 4min und 8sec eine Strecke von genau 3km.



• *Il Moritz Vola sopra ad Asiago* • Moritz über Asiago • *The Moritz flies over Asiag*



• *La preparazione del Febo Paglierini* • Aufbau des Febo Paglierini • *The preparation of the Febo Paglierini*

***Dessauer**, sale a bordo del **D-9 Konsul** e si appresta a partire. Dopo una prima falsa partenza, alle 16 e 37 minuti, favorito da un vento da Ovest di oltre 3m/secondo, Papenmeyer decolla rinnovando nella folla l'attesa, il timore e l'entusiasmo.*

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 7 minuti e 55 secondi, con un percorso in linea retta di 4150m Papenmeyer si è aggiudicato il premio giornaliero di durata e di distanza.

Così i primi a solcare il cielo d'Italia non sono state le nostre ali tricolori, ma gli amici tedeschi, ieri nemici e ora legati dalla comune passione per il volo.
Gli insegnamenti di coloro che oggi si sono rivelati maestri, varranno per farci uscire prontamente da questa nostra condizione di temporanea inferiorità.

*Così termina 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?*

Des danach geht Papenmeyer, eigentlich Pilot des **alten Dessauers**, an Bord des **Konsuls** und ist startbereit. Nach einem Fehlstart hebt er um 16.37 Uhr bei westlichem Wind von 3m/s ab und wieder verbreitet sich Aufregung unter den Zuschauern.

Dank des günstigen Windes kann er seine Flughöhe halten. Martens' Weg folgend fliegt er nach Asiago und dreht dann in Richtung San Domenico ab.
Dort ein langer Rechtsturn und er landet nach einem Flug von 7min und 55sec und einer Strecke von 4150m in der Nähe des Gefängnisses von Asiago. Damit wird der Tagespreis für Flugzeit und Strecke heute an Papenmeyer vergeben.

So waren die Ersten am italienischen Himmel keine Italiener, sondern die deutschen Freunde; Feinde von gestern, nun vereint durch die Leidenschaft des Fliegens. Als Helden des Tages geben sie Ansporn, an diese Leistung anzuknüpfen.

Der erste Flugtag ist vorbei. Die Dächer des beschaulichen Asiago glitzern in der untergehenden Abendsonne. Alle gehen den Hügel hinab.
Dort, vor den Hangars wird noch gearbeitet.
Morgen soll der **Febo Paglierini** der Akaflieg Pavia starten.

Moritz

Costruito da Arthur Martens, Hentzen e Blume, su modello Strolch e simile al ***Vampyr****, dal disegno di Georg Madelung per l'Akaflieg Hannover. Fusoliera a sezione quadrata con naso arrotondato. Tre sfere di cuoio come organo d'atterraggio. Ala a sbalzo con profilo spesso all'attacco e sottile alle estremità. Bordo d'entrata ricoperto in legno compensato e restante parte rivestita in tela. Bordo d'uscita rigido e stabilità trasversale ottenuta a mezzo di alleroni lunghi e stretti. Attacchi ala costituiti da giunti fissati da semplici spinotti senza dadi. Piani fissi di coda. Timone di direzione fissato a baionetta.*
Comandi rigidi azionati a mezzo di cloche e pedaliera.
Colore verde scuro.

Moritz

Eine Konstruktion von Martens, basiert wie schon sein Strolch auf dem **Vampyr**, einer Konstruktion von Martens, Hentzen und Blume nach einem Entwurf von Dr. Georg Madelung für die Akaflieg Hannover. **Moritz**' Rumpf hat einen rechteckigen Querschnitt, ist mit Sperrholz beplankt und ergibt so ein umschlossenes Cockpit. Als Fahrwerk dienen drei Lederbälle, die auf Achsen laufen. Die Vorderkante des freitragenden Flügels ist zu den Spitzen hin verjüngt. Sie ist mit Sperrholz verkleidet, der übrige Flügel mit Stoff und Spannlack. Die Quersteuerung erfolgt – im Gegensatz zur Flächenwindung beim **Vampyr** – durch normale Ruder. Der Pilot sitzt aufrecht unter der Flügelvorderkante.

Technische Daten, geschätzt / ***Dati tecnici stimati*** / *Estimated data*		
	Spannweite - *apertura alare - wing span*	14m
	Länge - *lunghezza - length*	5.50m
	Höhe - *altezza - height*	1.30m
	Flügelfläche - *superficie alare - wing area*	17.70m²
	Flächenbelastung - *carico alare - wing load*	11kg/m²
	Flügelstreckung - *allungamento - aspect ratio*	11.60
	Leergewicht - *peso a vuoto - empty weight*	116kg
	Profil - *profilo alare - airfoil*	Gö441

Moritz

This glider was built by Arthur Martens, Hentzen and Blume, based on the Strolch and similar to the ***Vampyr****, from the design of the Georg Madelung of Akaflieg Hannover. The fuselage, with rectangular cross section and a rounded nose is skinned with plywood to form a box enclosing the cockpit. Three spherical leather balls act as landing gear. Cantilever wings are thick at the root and thinner at the ends. The leading edge is formed by a D-box skinned with plywood and the remaining area of the wing is fabric covered. The trailing edge is different from the* ***Vampyr*** *and lateral stability is obtained by means of long and narrow ailerons. Wing attachment consists of joints fixed by simple plugs without nuts. The pendulum elevator is in one piece and rudder is plugged in.*
Controls are operated by stick and pedals.
The Pilot sat upright under the leading edge of the wing. The **Moritz** *was painted dark green colour.*

D-9 Konsul

Progettato dagli studenti universitari Botsch, Spies e Hoppe dell'Akaflieg di Darmstadt. Monoplano color marrone scuro ad ala a sbalzo di forte spessore.
Ala in tre parti con parte centrale fissata alla fusoliera a mezzo di giunti e spinotti e parti laterali collegate per mezzo di robusti giunti a baionetta. Bordo d'entrata rivestito in legno compensato e rimanente parte dell'ala ricoperta in tela. Fusoliera a sezione ovoidale, completamente rivestita in compensato.
Organo d'atterraggio, un pattino ammortizzato con tamponi di gomma. Piano di coda verticale tradizionale e quello orizzontale sdoppiato e mobile.

D-9 Konsul

Von den Studenten Botsch, Spies und Hoppe der Akaflieg Darmstadt entworfen, ist ein Hochdecker mit freitragendem, dreiteiligem Flügel.
Das Mittelteil wird mit dem Rumpfrahmen durch drei Schrauben verbunden und die beiden Seitenteile durch Gelenke und Bolzen fixiert.
Die Vorderkante des Flügels ist mit Sperrholz verkleidet, der übrige Flügel mit Stoff und Spannlack.
Der mandelförmige Rumpf ist sperrholzbeplankt und hat eine gummigedämpfte Kufe.
Der Pilot sitzt direkt vor dem Flügel. Nach traditioneller Art besteht das Leitwerk aus großem Seitenruder und zweiteiligem Höhenruder.

Technische Daten, geschätzt / ***Dati tecnici stimati*** / *Estimated data*		
	Spannweite - *apertura alare - wing span*	18.20m
	Länge - *lunghezza - length*	6.35m
	Höhe - *altezza - height*	1.25m
	Flügelfläche - *superficie alare - wing area*	21m²
	Flächenbelastung - *carico alare - wing load*	13.30kg/m²
	Flügelstreckung - *allungamento - aspect ratio*	15.80
	Leergewicht - *peso a vuoto - empty weight*	200kg
	Profil - *profilo alare - airfoil*	Gö535

D-9 Konsul

This was a monoplane designed by university students Botsch, Spies and Hoppe of Darmstadt Akaflieg . It had a cantilever wing built in three sections. The centre section was fixed to the main frame of the fuselage by three bolts and the two outer panels were attached by sockets and pins.
The leading edge was formed by a D-box skinned with plywood and the remaining part of the wing was fabric covered. The fuselage had an almond-shaped cross section skinned with plywood and a wooden skid with rubber shock absorbers was fitted for landing. The Pilot sat upright just ahead of the wing. The tailplane was traditional with a large rudder and a conventional two part elevator.
*The **D-9 Konsul** was a dark brown colour.*

1924

Monday, 6th October

So finally the longed-for international motorless flight competition starts after some delay, on a magnificent day, blessed by an autumnal sun and a calm breeze.
The **Moritz**, *the* **D-9 Konsul** *and* **Der alte Dessauer** *are sheltered in the garage of the Hotel Paradiso and the* **Deutschland** *and the* **B3 Charlotte II** *have been stored in a room next to the cable car.*

Early in the afternoon, the **D-9 Konsul** *and the* **Moritz** *are transported by their cars onto the Mount Sisemol slope. Around 2:00 pm both sailplanes are rigged and ready to fly. The* **Moritz**, *is easily assembled with the help of only three people, while the* **D-9 Konsul** *needs more time.*

The **Moritz**, *last to arrive on Mount Sisemol, is the first to take off. Martens, pilot and builder, the pioneer and well-known German gliding champion, enters the cockpit and checks the controls. Two groups of people are holding the elastic bungee and after the order from Martens they start running and soon after the machine is in the air. He said yesterday that he would fly and he kept his promise, despite a slight tail wind blowing from the East. Similar to a large hawk the* **Moritz** *takes flight from Mount Sisemol, generating an irrepressible cry of surprise and admiration from the astonished crowd that holds it's breath when the glider disappeares from their sight.*

It is 4:04pm and 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 to the left and smoothly lands on the slope of Mount Leiten, just at the gate of Asiago at an altitude of 1020 m, 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 3km.

Soon after, Papenmeyer, the pilot of **Der alte Dessauer** *goes on board the* **D-9 Konsul** *and he is ready to fly. After a false start, Papenmeyer takes off at 4:37pm with a westerly wind of over 3m/second, injecting into the crowd expectation, excitement and fear. Thanks to the favourable wind, he can maintain the flight altitude. Following the 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 the Asiago prison, after a flight of 7 minutes and 55 seconds over a distance of 4150m. Papenmeyer has been awarded the day's prize for duration and distance.*

So the first to move across the Italian sky were not our tricolor wings, but they were the German friends, enemies yesterday now united by the same passion for flying. The teachings of those who today have proved to be masters, will get us out of this state of temporary inferiority.
The first day of flying is over. The sun sets blinking on the 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.*



• *Il Der alte Dessauer pronto al lancio*
• Der alte Dessauer ist startbereit
• *The Der alte Dessauer ready to be launched*

7 ottobre martedì 1924 Dienstag 7. Oktober

Oggi sul Sisemol si sono preparati a volare Martens con il ***Moritz*** *e Fuchs con il* ***Der alte Dessauer****, ma la completa assenza di vento blocca ogni attività di volo. Malgrado questo Fuchs, decide di partire ugualmente, ma un guasto al gancio di traino lascia*

Martens mit seinem **Moritz** und Fuchs mit dem **alten Dessauer** stehen zum Flug bereit, doch absolute Flaute ermöglicht keinen Start. Fuchs will es trotzdem versuchen, jedoch lässt ein Defekt am Ausklinkhaken das Flugzeug stehen

• *Otto Fuchs sul Der alte Dessauer di Cöthen* • Otto Fuchs im Köthener Der alte Dessauer • *Otto Fuchs in the Der alte Dessauer of Cöthen*



l'aliante a terra con uno spettacolare capitombolo degli uomini addetti al lancio. Attimo di panico, poi una sonora risata. Fortunatamente nessuno si è fatto male e l'aliante non ha subito alcun danno. Così per oggi Fuchs deve rinunciare a volare. Martens invece, 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 4325m in 5 minuti e 39 secondi, superando così la distanza percorsa ieri da Papenmeyer e aggiudicandosi il premio giornaliero di distanza.
Intanto oggi è arrivato Luigi Teichfuss ed il suo **Condor** *viene sistemato negli hangar predisposti dall'organizzazione.*

E' arrivato anche un pilota della F.I.D.I.A., Armando Pedretti, ma degli aerei partiti da Trento, ancora nessuna traccia ...

und die Startmannschaft am Gummiseil wild durcheinander purzeln. Einen Moment herrscht Panik, dann Gelächter; zum Glück ist niemand verletzt und das Segelflugzeug hat keinen Schaden. So gibt Fuchs für heute auf.

Nun entscheidet sich auch Martens für einen Versuch. Es ist 17.30 Uhr, als er in den Himmel steigt. Er fliegt über Asiago und landet nach 5min und 39sec in der Nähe der Osteria Edelweiss. Damit und mit einer Distanz von 4325m ist er besser als Papenmeyer gestern und gewinnt den heutigen Tagespreis.

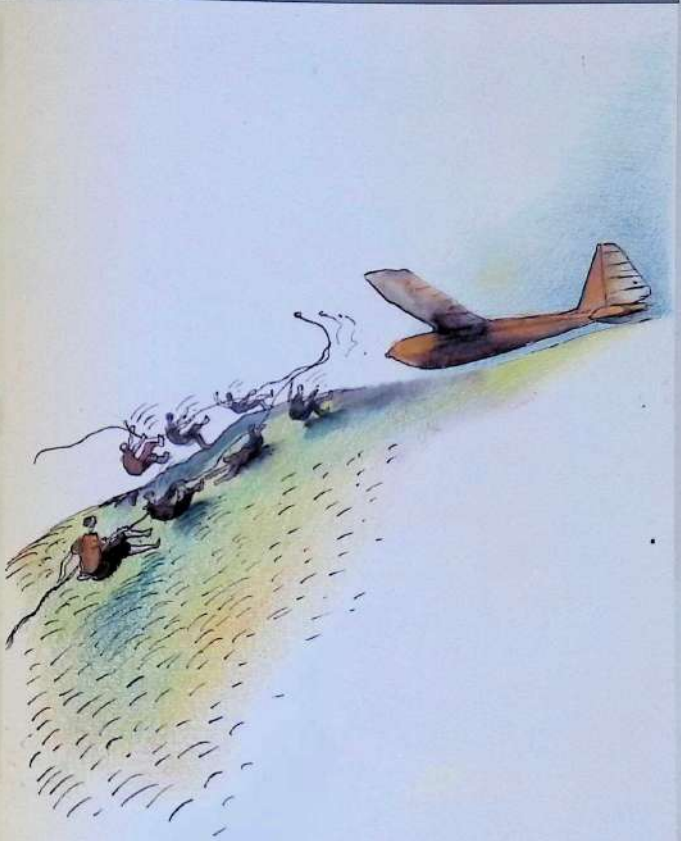
Heute ist auch Luigi Teichfuss mit seinem **Condor** angekommen, der in einem der zur Verfügung gestellten Hangarzelte untergestellt wird. Ebenso der F.I.D.I.A.- Pilot Armando Pedretti, wieder ohne Maschine ...



• *Arthur Martens si prepara al posto di guida*
• *Arthur Martens im Moritz*
• *Arthur Martens entering the Moritz cockpit*

Asiago in questi giorni è quasi un paese internazionale. La più nutrita compagine è quella tedesca.
Forte di oltre venticinque uomini, in gran parte appartenenti ai gruppi universitari di Darmstadt e di Berlino, comprendenti due piloti per aliante, aiutanti in campo, montatori e carpentieri. Sono tutti entusiasti per la scelta del luogo del concorso. Il monte Sisemol, che da tutti i lati scende dolcemente con una pendenza che varia dal 12% al 30%, è un trampolino ideale per il volo a vela.

Im Asiago dieser Tage herrscht nun internationales Flair. Die über 25 Deutschen stellen die größte Gruppe – Studenten aus Darmstadt und Berlin, zwei Piloten je Maschine, Monteure, Schreiner und deren Helfer. Sie alle zeigen sich begeistert über die Wettkampfstätte; der Sisemol hat vom Startplatz nach allen Seiten sanfte Gefalle zwischen 12% und 30% und ist damit ein idealer Ort für das Segelfliegen.



• ...ma un guasto al gancio di traino lascia l'aliante a terra ...
• ...ein Defekt am Ausklinkhaken lässt die Mannschaft durcheinander purzeln...
• ...but a failure of the release hook leaves the glider on the ground...



• L'arrivo della squadra tedesca
• Die Ankunft des deutsche Mannschaft
• The arrival of the German team

1924

Tuesday 7th October

Today on Mount Sisemol Martens with his **Moritz** *and Fuchs with* **Der alte Dessauer** *are ready to fly, but due to the complete lack of wind have no chance to launch. Nevertheless Fuchs decides to try in the same conditions, but a failure of the release hook leaves the glider on the ground and the people operating the bungee cord falling in a spectacular tumble. A moment of panic, then laughter, but fortunately no one is hurt and the glider does not suffer any damage. So for today Fuchs has to give up flying.*

Martens, despite the total lack of wind, decides to try a launch. It is 5:30 pm when he takes to the air. He flies over Asiago and lands near the Osteria Edelweiss having flown for 5 minutes and 39 seconds, covering a distance of 4325m, exceeding the distance covered yesterday by Papenmeyer and being awarded today's prize for distance.

Now 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 FIDIA's pilot Armando Pedretti has also arrived today, but again without a machine...*

Asiago, in these days is almost an international country. The most substantial team is German with over twenty-five men, mostly belonging to the university of Darmstadt and Berlin. It includes two pilots to each glider, a handling crew on the slope, assemblers and carpenters. They are all excited by the choice of the competition site. Mount Sisemol, descends gently on all sides of the slope, varying from 12% to 30% and is an ideal place for gliding.



• Il Moritz in volo sulle case di Asiago
• Der Moritz über den Dächern von Asiago
• The Moritz flying over Asiago houses

8 ottobre mercoledì 1924 Mittwoch 8. Oktober

Alla presenza di un folto pubblico sono continuate oggi sul Sisemol le gare di volo favorite da buone condizioni atmosferiche e di vento. Martens su **Moritz**, *alzandosi di tre metri dal punto di decollo, ha effettuato un volo di 11 minuti e 25 secondi,*

Vor großem Publikum werden dank günstigen Windes und der atmosphärischen Bedingungen heute den ganzen Tag über Wettflüge ausgetragen. Martens flog mit **Moritz** 11 min und 25 sec, nachdem

• Un folto pubblico sul monte Sisemol • Schaulustige am Sisemol • A large crowd on Mount Sisemol



atterrando nei pressi di Villa Trevisan, aggiudicandosi i premi giornalieri di durata e di altezza.

Fuchs su ***Der alte Dessauer*** *ha volato per 3 minuti e 57 secondi, percorrendo la distanza di 2585m. Il premio giornaliero di distanza è stato assegnato a Papenmeyer con il* ***D-9 Konsul****, che ha effettuato un volo di 3375m in 6 minuti e 48 secondi.*
Da sottolineare le belle evoluzioni fatte da Papenmeyer sul cimitero militare del Gallio.

Ne frattempo è arrivato il gruppo golliardico pavese con l'ing. Emanuele Cambilargiu, progettista dell'aliante ***Goliardia****, Il maresciallo Franco Canavesi, pilota collaudatore.*
Domani dovrebbero iniziare i voli di prova degli italiani e si spera, finalmente, di vedere anche la tanto annunciata macchina della F.I.D.I.A.

Der alte Dessauer

Costruito nel 1923 da Ludwig Hoffmann di Dessau, senza aver ricevuto alcun nome. Soltanto quando è stato acquistato dal gruppo di Cöthen è stato chiamato ***Der alte Dessauer****. Monoplano ad ala a sbalzo mono-longherone, con cassone antitorsione. Ala rettangolare nella parte centrale leggermente rastremata sul bordo d'entrata. Alettoni a pianta trapezoidale più larghi alle estremità. Fusoliera a sezione esagonale rivestita in legno compensato. Piano di coda con parti fisse e mobili. Il pilota seduto sotto il bordo d'attacco dell'ala. I comandi rigidi operati a mezzo di cloche e pedaliera.*

er 3m über den Startpunkt gestiegen war, landete in der Nähe der Villa Trevisani und bekam so den Tagespreis für Flugzeit und -höhe.

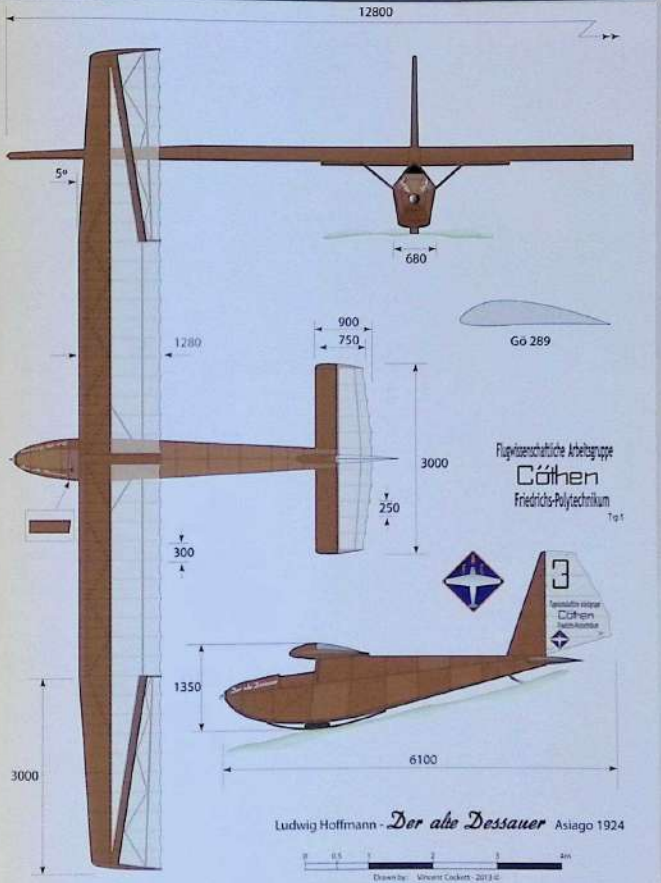
Otto Fuchs war mit dem **alten Dessauer** 3min und 57sec in der Luft und flog eine Strecke von 2585m, aber der Tagespreis für die längste Flugstrecke ging an Fritz Papenmeyer im **Konsul** mit 3375m in 6min und 48sec. Seine Flugmanöver über dem Soldatenfriedhof von Gallio waren bemerkenswert.

Heute kam Emanuele Cambilargiu, der Konstrukteur der **Goliardia**, mit dem Testpiloten Franco Canavesi und Studenten aus Pavia in Asiago an. Morgen sollen die Testflüge der italienischen Segelflugzeuge beginnen und die schon mehrfach angekündigten Maschinen der F.I.D.I.A. werden hoffentlich den Wettbewerb erreichen – hoffentlich!

Der alte Dessauer

Als Ludwig Hoffmann aus Dessau ihn 1923 konstruierte, bekam er zunächst keinen Namen. Erst nach dem Kauf durch die Fluwiac Köthen wurde er **Der alte Dessauer** getauft.
Ein Hochdecker mit rechteckigem Mittelteil im freitragenden Flügel, der nach den Enden hin schmaler wird. Die verwindungssteife Flügelnase ist mit Sperrholz verkleidet, das trapezförmige Querruder wird nach außen hin breiter. Der sechseckige Rumpf trägt eine Sperrholzverkleidung auf seinem Holzrahmen. Das Leitwerk besteht nach traditioneller Bauweise aus Flosse und Ruder. Der Pilot sitzt aufrecht unter der Flügelvorderkante, gesteuert wird mit Steuerknüppel und Pedalen.

Technische Daten, geschätzt *Dati tecnici stimati* *Estimated data*		
	Spannweite - *apertura alare - wing span*	12.80m
	Länge - *lunghezza - length*	6.10m
	Höhe - *altezza - height*	1.35m
	Flügelfläche - *superficie alare - wing area*	15.50m²
	Flächenbelastung - *carico alare - wing load*	11.35kg/m²
	Flügelstreckung - *allungamento - aspect ratio*	10.57
	Leergewicht - *peso a vuoto - empty weight*	100kg
	Profil - *profilo alare - airfoil*	Gö289


12800
5°
680
900
750
1280
Gö 289
3000
250
300
Flugwissenschaftliche Arbeitsgruppe
Göthen
Friedrichs-Polytechnikum
Tgt
1350
6100
3000
Ludwig Hoffmann - Der alte Dessauer Asiago 1924
Drawn by: Vincent Cockett - 2013 ©



• *Molti curiosi intorno al Der alte Dessauer* • Der alte Dessauer umringt von Schaulustigen • *Curious people around the alte Dessauer*

1924

Wednesday 8th October

Flying competitions have been carried out the whole day today in the presence of a large crowd, thanks to favourable wind and atmospheric conditions.
Martens, after having climbed over three meters from the starting point, has flown the **Moritz** *for 11 minutes and 25 seconds, landing near Villa Trevisan and being awarded the day's prize for duration and altitude.*

Otto Fuchs, with **Der alte Dessauer** *was in the air for 3 minutes and 57 seconds covering a distance of 2585m, while the day's prize for distance has been assigned to Fritz Papenmeyer, flying the* **D-9 Konsul**, *with a distance of 3375m in 6 minutes and 48 seconds. Manoeuvres performed by Papenmeyer over the military cemetery of Gallio were remarkable.*

Today Emanuele Cambilargiu, the designer of the **Goliardia**, *together with test pilot Franco Canavesi and other university students of Pavia, arrived in Asiago. Tomorrow, the test flights of the italians sailplanes should begin and hopefully, the often announced machines of F.I.D.I.A. will join the competition, ...we hope ...*

Der alte Dessauer

Built in 1923 by Ludwig Hoffmann from Dessau, it was not given any name until the group from Köthen bought it, when it was named **Der alte Dessauer.**
It is a monoplane with a cantilever mono-spar rectangular centre-section slightly tapered at the outer panels. The leading edge is skinned with plywood forming a torsion resistant D-box.
The ailerons are trapezoidal in plan, larger toward the wing tips. The wooden framed fuselage has an hexagonal cross section and is skinned with plywood. The tail-plane is traditional. The pilot sits upright under the leading edge of the wing. Rigid controls are operated by stick and pedals.



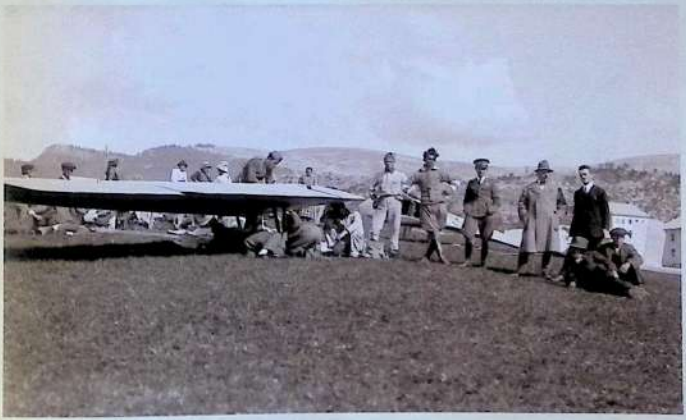
• il Febo Paglierini ricoperta di paglia per proteggerlo durante la notte
• Febo Paglierini zum Schutz vor nächtlichem Tau mit Stroh bedeckt
• Febo Paglierini covered with straw to protect it from the moisture of the night

9 ottobre giovedì 1924 Donnerstag 9. Oktober

Oggi nessuna attività di volo, non per ragioni meteo, ma per motivi di organizzazione. Pare che i piloti tedeschi abbiano avuto qualche divergenza sui problemi sorti nella giornata di ieri. Anche la differenza di lingua non ha certamente contribuito

Heute kein Flug. Nicht witterungsbedingt, sondern aus anderen Gründen. Anscheinend kam es zu Meinungsverschiedenheiten zwischen den deutschen Piloten und dem Organisationskomitee über ein gestriges Problem, das nicht ausgeräumt

• il montaggio del Goliardia • Aufbau der Goliardia • The assembling of the Goliardia



ad appianare le cose. Dopo due lunghi colloqui, i tedeschi hanno pure minacciato di abbandonare il campo e di rientrare in Germania senza completare il concorso.

Anche gli italiani non hanno volato. Sia il **Febo Paglierini** *che il* **Goliardia**, *sono stati portati e montati sul monte Catz, ma al momento d'iniziare a volare è sopraggiunta la sera e così gli alianti sono rimasti sul pendio, ricoperti di paglia per proteggerli dalla umidità della notte e per essere così pronti al volo del giorno sucessivo.*

Nel frattempo sono arrivati altri due piloti della F.I.D.I.A., i signori Gino Bonotto e A. M. Macetti, costruttore del tanto annunciato **Aeronautilo**, *che però non è stato ultimato in tempo per prendere parte al concorso.*

Numerosi gli spettatori, alcuni dei quali molto noti, come il conte Almerico da Schio[1] ed il commendator Arturo Ferrarin [2].
Nella mattinata di domani avranno luogo le prime prove di volo dei tre alianti italiani, il **Febo Paglierini**, *il* **Goliardia** *e il* **Condor.**
Sempre domani, salvo imprevisti, dovrebbe arrivare finalmente il primo apparecchio della F.I.D.I.A.

werden konnte. Nach zwei langen Diskussionen, wegen der Sprachschwierigkeiten mit Händen und Füßen geführt, drohten sie sogar, den Wettbewerb zu verlassen und nach Deutschland zurückzukehren.

Auch die Italiener fliegen heute nicht. der **Febo Paglierini** und die **Goliardia** sind auf den Berg Bi, auch Berg Katz genannt, transportiert und aufgebaut worden. Doch zum Fliegen ist es bereits zu dunkel und so werden die Segelflugzeuge am Rande des Startplatzes mit Stroh bedeckt, zum Schutz vor der Feuchtigkeit der Nacht, bereit für den nächsten Tag.

Inzwischen sind zwei weitere Piloten der F.I.D.I.A. in Asiago angekommen, Gino Binotto und A. M. Macetti. Letzterer ist der Konstrukteur des sagenumwobenen **Aeronautilo**, der zum Wettbewerb nicht fertig war.

Trotz der Inaktivität finden sich viele Schaulustige ein, darunter prominente Personen wie Graf Almerico Da Schio[1] und Arturo Ferrarin[2] .
Die ersten Flugversuche der drei italienischen Segelflugzeuge sind für morgen früh geplant: der **Febo Paglierini**, die **Goliardia** und der **Condor**.
Ebenfalls morgen, wenn alles gut geht,... soll auch endlich das erste Flugzeug der F.I.D.I.A. eintreffen.

(1) Il conte Almerico da Schio, grande studioso di meteorologia e appassionato di volo. Progettò il primo aerostato dirigibile italiano, costruito grazie ai suoi disegni del 1905.
Graf Almerico da Schio, Meteorologe und leidenschaftlicher Aviatiker.
Nach seinen Konstruktionszeichnungen wurde 1905 das erste italienische Luftschiff gebaut.

(2) Arturo Ferrarin, valoroso pilota da caccia della Prima Guerra Mondiale e famoso per il raid Roma-Tokyo del 1920 a bordo dell'aereo S.V.A. della Regia Aeronautica.
Arturo Ferrarin, ein bekannter Jagdflieger des Ersten Weltkrieges und berühmt durch seinen Rekordflug Rom-Tokyo und zurück von 1920 in einer Ansaldo S.V.A.



• Da sinistra Arturo Ferrarin, Spartaco Trevisan e Pietro Rocca della Caproni
• Von links: Arturo Ferrarin, Spartaco Trevisan und Pietro Rocca von der Firma Caproni
• From the left: Arturo Ferrarin, Spartaco Trevisan and Pietro Rocca from Caproni

1924

Thursday 9th October

No flying today! Not because of meteorological reasons, but for other reasons. It seems that the German pilots have had disagreements with the organising committee about certain problems that arose yesterday. Also the difference in language did not help to smooth the problem.
After two hours of animated discussion without coming to any agreement, they threaten to leave the competition and go home.

In the meantime, the Italians are not flying either because, although both the **Febo Paglierini** *and the* **Goliardia** *have been taken to Mount Catz and rigged, by the time they were ready to fly it was too dark. The gliders have been left on the slope, covered with straw to protect them from the moisture of the night and ready to fly tomorrow.*

In the meantime, two more pilots from F.I.D.I.A. have arrived in Asiago, Gino Binotto and A. M. Macetti.
The latter is the designer of the much extolled **Aeronautilo** *which could not be ready for the competition.*

Despite the lack of activity, many people showed up on the slope today, some of them very important persons, such as the Earl Almerico Da Schio[1] and Arturo Ferrarin[2]. Tomorrow morning, the first flight tests of the three Italian gliders will be held, the **Febo Paglierini**, *the* **Goliardia** *and the* **Condor**.
Also, tomorrow, all being well..., the first F.I.D.I.A airplane should finally arrive.

(1) The Earl Almerico Da Schio, a passionate scholar of Meteorology and flight. Designer of the first Italian balloon airship, built from his drawings in 1905.

(2) Arturo Ferrarin, valiant fighter pilot in WWI and famous for the Rome-Tokyo raid of 1920 on board the aircraft Ansaldo S.V.A.



10 ottobre venerdì 1924 Freitag 10. Oktober

• *Il Febo Paglierini è pronto al volo dal monte Catz*
• Febo Paglierini startbereit am Katz
• *The Febo Paglierini ready to fly from Mount Catz*

Stamane, finalmente, i primi aeroplani nazionali senza motore tentano le vie del cielo. Il ***Goliardia*** *e il* ***Febo Paglierini*** *erano stati lasciati sulle pendici del monte Catz per il sopraggiungere dell'oscurità. Nelle prime ore del mattino gli studenti si recano sul pendio e rimuovono la paglia che aveva protetto gli alianti dall'umidità della notte.*

Endlich steigen die italienischen Segelflugzeuge zum Himmel auf.
Am Morgen entfernen die Pavia-Studenten auf dem Katz das schützende Stroh von den Maschinen.
Als erstes unternimmt Maresciallo Franco Canavesi im **Febo Paglierini** einige Tests. Die achtköpfige Startmannschaft beginnt an einem flachen Hang,

• *Il Goliardia lanciato dal monte Catz* • Goliardia startet vom Katz • *The Goliardia launched from Mount Catz*





• *Franco Canavesi il collaudatore ufficiale degli studenti Pavesi*
• Franco Canavesi, der offizielle Testpilot der Akaflieg Pavia
• *Franco Canavesi the official test pilot of the Pavia team*

Il ***Febo Paglierini*** *esegue i primi balzi, pilotato dal maresciallo Franco 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 degli assistenti al lancio, verso le 11:35 il ***Goliardia*** *effettuava un balzo di 8 secondi. Considerando la totale assenza di vento e il pendio inesistente, si può dare a questa prova un esito incoraggiante.*

L'atterraggio ha comunque provocato la rottura di un pàttino. Danno di poco conto perché nel pomeriggio il guasto è riparato e alle 16:40 il maresciallo Franco Canavesi è pronto per un altro lancio, questa volta da una postazione più alta. Ancora un balzo di alcune centinaia di metri per un tempo simile al precedente. La terza prova avviene finalmente con successo. Il ***Goliardia*** *decolla senza difficoltà, compie una retta ed atterra dopo un volo di 19 secondi. Il bravo Canavesi ha dimostrato di possedere il pieno controllo della macchina.*

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.*

wechselt dann später zu einem steileren. Aber all diese Versuche befriedigen die italienischen Studenten nicht, die daraufhin entscheiden, mit der **Goliardia** fortzusetzen.

Der erste Versuch bleibt erfolglos. Das Gummiseil reißt plötzlich, schnellt in die Startmannschaft und wirbelt sie wild durcheinander.

Um 11.35 Uhr macht die **Goliardia** einen ersten Sprung von 8 Sekunden. Offensichtlich nicht genug, um sich zu qualifizieren, dennoch, in Anbetracht der totalen Flaute und des nur leichten Gefälles, ein ermutigendes Ergebnis. Bei der Landung bricht eine Kufe, die aber einfach repariert werden kann, so dass Maresciallo Canavesi um 16.40 Uhr für einen zweiten Versuch bereit ist – diesmal von weiter oben am Hang. Ein weiterer Sprung von einigen hundert Metern in einer ähnlichen Zeit wie zuvor.

Der dritte Versuch ist schließlich besser. Die **Goliardia** geht in die Luft und schwebt 19 Sekunden. Der gute Canavesi hat gezeigt, dass er die Maschine beherrscht.

Die anwesenden deutschen Piloten geben ein positives Urteil über die **Goliardia** ab, die nach ihrer Meinung sicherlich auch vom Sisemol starten kann.

Nel frattempo giunge notizia che si è fatto chiarezza fra i piloti tedeschi e il comitato organizzatore. Come si poteva immaginare, i malintesi erano nati soprattutto per le difficoltà di comunicazione dovute alla diversità di lingua.

La "protesta tedesca" nasceva anche da una richiesta di rimborso spese per il trasporto delle loro macchine, da e per la Germania. Inoltre, per facilitare i lanci, avevano richiesto anche una pista in legno paraffinata.
La diplomatica negoziazione del commissario ing. Balsamo ha risolto il caso. I Tedeschi restano ad Asiago.

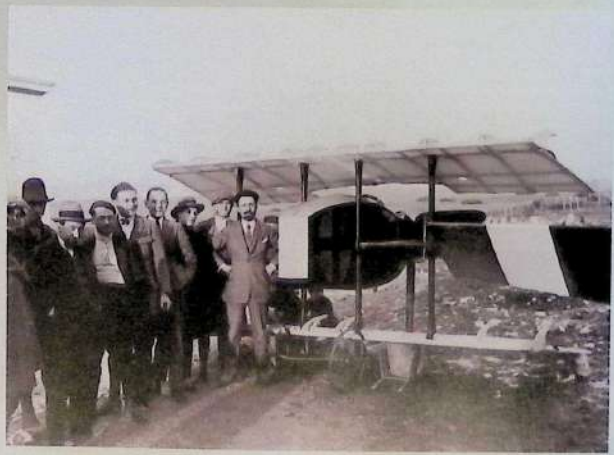
Incredibile ma vero, è arrivato ad Asiago un primo aereo della F.I.D.I.A. con il suo costruttore Gino Bonotto. Com'è l'aero? Beh lasciamo perdere... Domani dovrebbe volare anche il **Condor** *con il maresciallo Canavesi, diventato il collaudatore ufficiale delle macchine italiane.*

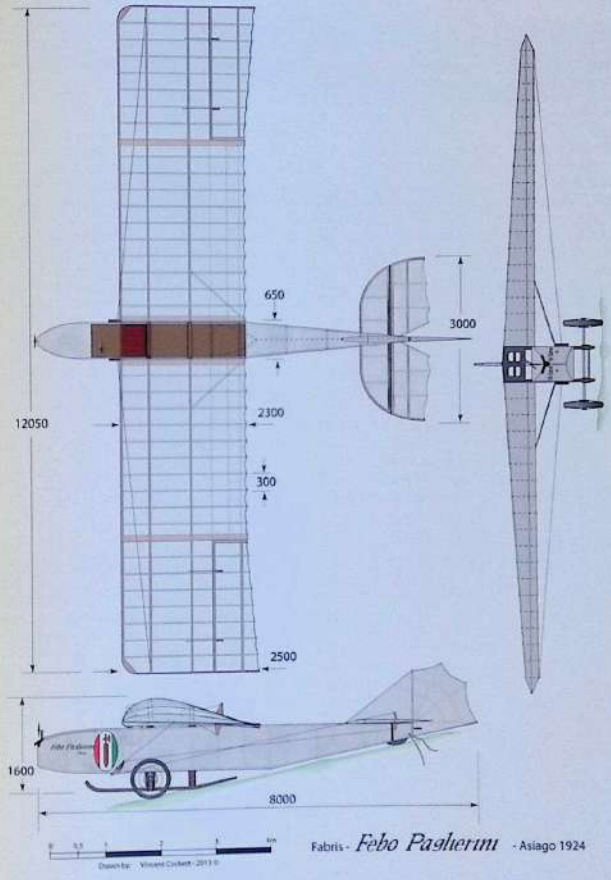
Die gestrigen Missverständnisse konnten geklärt werden. Hauptgrund war anscheinend ein Sprachproblem, außerdem die Anfragen der Deutschen nach einer Beteiligung an den Transportkosten für ihre Segelflugzeuge nach Italien sowie nach Bauholz für einen Startplatz. Durch gute Vermittlung des Wettbewerbskommissars Dr. Ing. Balsamo konnte der Streit beigelegt werden und die Deutschen bleiben in Asiago.

Man glaubt es kaum, Gino Binotto von der F.I.D.I.A. kommt endlich mit seiner Maschine in Asiago an... Wie sieht die Maschine aus? Nun, vergessen wir es!

Morgen soll Teichfuss' **Condor** durch Franco Canavesi, inzwischen offizieller Testpilot des italienischen Teams, getestet werden.

- *Il solo velivolo della F.I.D.I.A. che si è presentato ad Asiago*
- Die F.I.D.I.A. präsentiert ihre einzige „Flugmaschine" in Asiago
- *The only flying machine brought to Asiago by the F.I.D.I.A.*




650
3000
12050
2300
300
2500
1600
8000
Fabris - Febo Paglierini - Asiago 1924

Febo Paglierini

Progettato dall'ing. Domenico Fabris e costruito presso gli stabilimenti della ditta Gabardini di Câmeri. Monoplano ad ala spessa a sbalzo. Piani di coda a piano fisso e timone mobile.
Organo di atterraggio e decollo costituito da un pattino e un carrello con ruote cerchiate. Stabilità trasversale comandata da alettoni. Pilota seduto nella parte anteriore della fusoliera, davanti al bordo d'attacco dell'ala e guidava per mezzo di cloche e pedaliera.
Superficie portante non continua, ma fissata alla parte centrale da un solidissimo cavalletto, facente parte della fusoliera, in modo da offrire soluzione di continuità.

Febo Paglierini

Konstruiert von Domenico Fabris, gebaut durch Firma Gabardini, Câmeri, und anlässlich des Wettbewerbs in Asiago an die Akaflieg Pavia übergeben.
Der **Febo Paglierini** ist etwas zu schwer geraten und hat auch weitere Mängel. Zum Beispiel ist das Leitwerk zu klein und er ist nicht so leicht aufzubauen wie die **Goliardia.** Ein Hochdecker mit einem stoffbespannten freitragenden dicken Flügel. Der rechteckige Rumpf ist teils mit Sperrholz beplankt, teils mit Stoff bespannt. Er hat ein zweirädriges Fahrwerk mit Kufen. Der Pilot sitzt in einem offenen Cockpit vor der Flügelvorderkante. Gesteuert wird mit Steuerknüppel und Pedalen.

Technische Daten, geschätzt *Dati tecnici stimati* *Estimated data*		
	Spannweite - *apertura alare - wing span*	12.05m
	Länge - *lunghezza - length*	8m
	Höhe - *altezza - height*	1.60m
	Flügelfläche - *superficie alare - wing area*	28m²
	Flächenbelastung - *carico alare - wing load*	7.50 kg/m²
	Flügelstreckung - *allungamento - aspect ratio*	5.15
	Leergewicht - *peso a vuoto - empty weight*	150kg
	Profil - *profilo alare - airfoil*	*(N.A.)*

Febo Paglierini

Designed by Domenico Fabris, built in the workshop of the Gabardini of Câmeri Company and donated to the university students of Pavia to participate in the gliding competition in Asiago, the **Febo Paglierini** *was a bit too heavy and had a few other defects. For instance small tail-plane surfaces, and it was not so easy to rig, like the* **Goliardia**. *Monoplane with a thick cantilever wing fabric covered.*
The fuselage of rectangular cross section was partly skinned with plywood and the rest fabric covered. A two wheeled undercarriage was provide for landing.
The pilot sat in an open cockpit in front of the leading edge. The controls were operated by stick and pedals and lateral stability was assured by ailerons.

Goliardìa

Progettato dal pilota Emanuele Cambilargiu e costruito negli stabilimenti dei Fratelli Visco a Somma Lombardo.
Monoplano ad ala spessa a sbalzo, con il posto di pilotaggio messo in una piccola carlinga nella parte centrale dell'ala. Piani di coda legati alle superfici portanti da travi di coda a scatola.
Stabilità trasversale comandata a mezzo di alettoni. Organo di atterraggio formato da due pattini a quattro gambe di forza ciascuno, il tutto irrigidito da cavi d'acciaio. Comandi a mezzo di cloche e pedaliera.

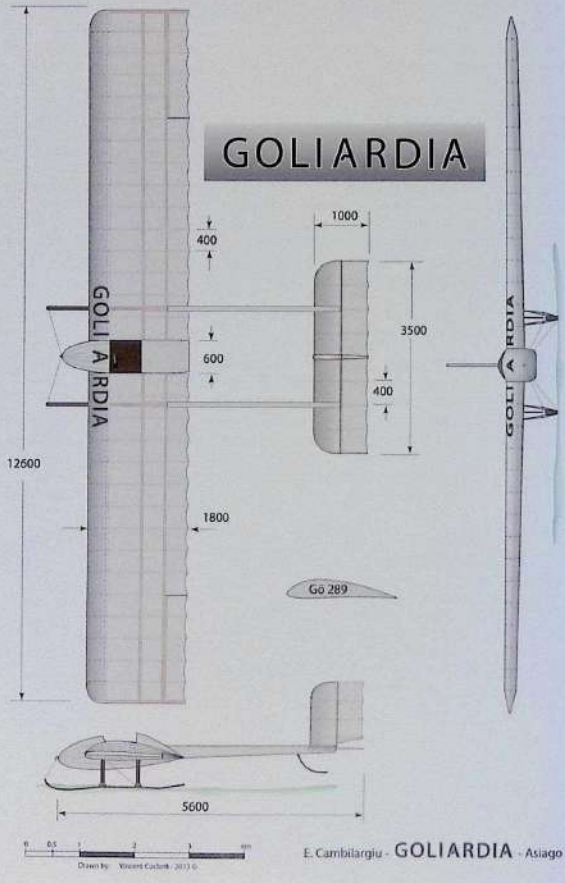
Goliardìa

Konstruiert von Emanuele Cambilargiu und gebaut von den Gebrüdern Visco in Somma Lombardo.
Ein Mitteldecker mit einem freitragenden dicken Flügel. Der Pilot sitzt im Cockpit in der Mitte des Flügels.
Ein durchgehendes Höhen- und ein Seitenruder in der Mitte befinden sich an einem doppelten Leitwerkträger. Stahlseile dienen am Landegestell zur Verstärkung. Steuerung über Steuerknüppel und Pedale.

Technische Daten, geschätzt	Spannweite - *apertura alare - wing span*	12.80m
	Länge - *lunghezza - length*	5.60m
Dati tecnici stimati	Höhe - *altezza - height*	1.05m
Estimated data	Flügelfläche - *superficie alare - wing area*	23.75m²
	Flächenbelastung - *carico alare - wing load*	7kg/m²
	Flügelstreckung - *allungamento - aspect ratio*	*7.10*
	Leergewicht - *peso a vuoto - empty weight*	100kg
	Profil - *profilo alare - airfoil*	Gö289

Goliardìa

This was designed by Emanuele Cambilargiu and built in the workshop of Visco Brothers in Somma Lombardo. It was a monoplane with a thick cantilever wing. The pilot sat in a cockpit situated in the middle of the wing and lateral stability was provided by ailerons. The elevator and the rudder were placed on twin tail booms. A double sledge reinforced by metal cables was fitted for landing. All controls were operated by stick and pedals.


GOLIARDIA
1000
400
3500
600
400
12600
1800
Go 289
5600
E. Cambilargiu - GOLIARDIA - Asiago 1924

1924

Friday 10th October

Today, finally, the Italian sailplanes feel the ways of the sky. In the morning the Pavia students get on Mount Catz and remove the straw which they used to protect them from the damp of the night.

Firstly, Marshal Franco Canavesi performs some tests in the **Febo Paglierini.** *Launched by eight men from a very moderate slope and later from a steeper one, these trials do not satisfy the Italian students, who then decide to continue the flights with the* **Goliardia.**

The first attempt is unsuccessful due to the sudden breaking of the bungee-cord, causing a terrible collapse of the launch assistants. At 11:35pm 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 damaged a skid, but luckily it could easily be fixed, so that at 16:40 Canavesi is ready for a second try. Further up the slope this time, but still only achieving few hundred meters for a time similar to the previous one.
The third attempt is finally better. The **Goliardia** *takes to the air and performs a long jump lasting 19 seconds. The good Canavesi has demonstrated that he has the machine fully under control.*

The German pilots present at this flight express their positive judgement of the **Goliardia,** *which, according to their opinion can now surely be launched from Mount Sisemol. We learn now that the misunderstanding between the German pilots and the organising committee has been cleared up. Apparently the first reason was a communication problem.*

Secondly, the request by the Germans for transportation cost-sharing for their sailplanes and the request to have a waxed wooden track to facilitate the launch from the slope, had all been settled by the good negotiations of the commissioner Dr. Ing. Balsamo, so the Germans decided to remain in Asiago.

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



11 ottobre sabato 1924 Samstag 11. Oktober

• Ettore Cattaneo al posto di comando del Goliardia
• Ettore Cattaneo im Pilotensitz der Goliardia
• Ettore Cattaneo in the cockpit of the Goliardia

Giornata interessante e movimentata quella di oggi. Vento sempre assente. Una folla numerosa richiamata non soltanto dalla curiosità, ma anche dall'aspetto scientifico della manifestazione, è giunta da ogni parte e con ogni mezzo.
Presenti anche tante personalità del mondo aeronautico: il commendator Arturo Ferrarin, il sergente Sartori, l'ingegnere Albertario, il dottor Finzi, il maggiore Sacchi, il pilota Lodovico Zanibelli, il conte Ferretti, Tebaldi, Bassi, Fabbris e ancora altri.

Ein interessanter und ereignisreicher Tag. Leider wieder Windstille. Nicht nur Neugier, auch wissenschaftliches Interesse treibt viele Besucher von überall her zum Veranstaltungsplatz.
Unter den begeisterten Zuschauern am Hang finden wir viele Persönlichkeiten aus der Welt der Fliegerei, wie die regionalen Berühmtheiten Commendatore Arturo Ferrarin, Sergente Sartori, Ingenieur Albertario, Doktor Finzi, Maggiore Sacchi, Flieger Lodovico Zanibelli, Graf Ferretti, außerdem

• In basso a sinistra Emanuele Cambilargiu, intorno una folla interessata
• Emanuele Cambilargiu (unten links) im Kreise Interessierter
• On bottom left Emanuele Cambilargiu. Around an interested crowd





• *Il Moritz: ultimi controlli prima del volo* • Moritz – letzte Kontrollen vor dem Start • *The Moritz: the last inspection before the launch*

Il bilancio dei giorni scorsi non è stato entusiasmante a parte le belle prestazioni di Martens. I tentativi di volo si susseguono, ma pare evidente che il lancio degli alianti non sia facile e richiede un grande affiatamento tra il pilota e gli addetti al lancio con corda elastica. Per noi italiani questo metodo è completamente nuovo e ciò spiega il perché di tante false partenze ed anche di qualche scassatura.

Martens domina senza ombra di dubbio il concorso. Oggi alle 15:55, 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 3920m, in un tempo di 5 minuti e 13 secondi.

die Herren Tebaldi, Bassi, Fabbris und viele andere, die später vergessen sind.

Die Bilanz der letzten Tage war nicht überzeugend, abgesehen von Martens' Leistung. Heute folgt ein Start dem anderen, doch es gibt Unstimmigkeiten zwischen den Piloten und der Startmannschaft, sei es wegen fehlender Erfahrung oder allgemeiner Missverständnisse. Viele Flüge gelingen nicht und es gibt sogar einige Brüche. Den Italienern ist der Start mit dem Gummiseil völlig neu.

Martens dominiert klar die Konkurrenz. Um 11.55 Uhr ist er mit seinem **Moritz** vom Sisemol in Richtung des Frenzela-Tals gestartet, dann entlang der Höhengrat des Ferragh gefolgt, dann entlang der



• *Il Goliardia pronto al decollo dalla pedana di legno*
• Goliardia flugbereit auf der hölzernen Startrampe
• *The Goliardia ready to take off from the wooden board*



• ...e va a sbattere contro il palo sporgente di un pagliaio.
• ...und streift direkt danach den Pfahl einer Heu-Haufe.
• ...and immediately after takeoff hit the pole of a haystack.

Nel pomeriggio Franco Canavesi compie, con il **Febo Paglierini**, *alcuni brevi voli dal monte Catz. Con un volo di appena sette secondi supera la prova di qualificazione e viene ammesso al concorso.*

Alle 15:37 parte in volo con il **Goliardia** *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 dell'aliante ha subito seri danni.*
Fuchs, notato quel pericolo incombente, aveva avvisato Canavesi, il quale spostava leggermente il naso dell'aliante, pensando di evitare l'ostacolo, ma ahimè... Qualcuno attribuì questo incidente al comitato organizzatore che avrebbe dovuto intraprendere delle azioni sul terreno di volo per maggior sicurezza.

Alle 17:20 Fuchs con il **D-9 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 italiani. Speriamo meglio domani.*



Straße zwischen Asiago und Collio und ist wieder beim Hotel Paradiso gelandet – auf einen Kaffee? Seine Flugzeit beträgt 5min und 13sec, seine Flugstrecke 3920m.

In Nachmittag zeigt Franco Canavesi, was er kann, mit einigen kurzen Flügen vom Katz mit dem **Febo Paglierini**. Mit nur sieben Sekunden überschreitet er die Eignungsvoraussetzungen und ist damit zum Wettbewerb zugelassen.
Um 15.37 Uhr will er mit der **Goliardia** fliegen, startet aber in die falsche Richtung und streift direkt danach den Pfahl einer Heu-Harpfe. Die **Goliardia** ist wegen schwerer Schäden am Flügel nicht mehr flugfähig, der Pilot ist unverletzt. Fuchs hatte die Gefahr bereits vorher erkannt und Canavesi darauf hingewiesen, doch der unterschätzte das Risiko und steuerte ohne Querruder im Glauben, das reichte, dem Hindernis auszuweichen.
Eine Fehleinschätzung. Dem Organisationskomitee wird die Schuld an diesem Unfall zugewiesen, es ist schließlich verantwortlich, potentielle Gefahren aus dem Startgebiet zu entfernen.

Auch Fuchs bekommt nach einem schlechten Start Schwierigkeiten, kracht nach einem Sprung mit dem **Konsul** in einen alten Schützengraben und beschädigt dabei das Segelflugzeug ernsthaft.
Ein weiterer Grund, sich über das Organisationskomitee zu beschweren, das auch hier nicht für Ordnung um den Startplatz gesorgt hat.

Pech heute für Deutsche und Italiener gleichermaßen. Bleibt zu hoffen, dass es morgen besser wird.

• *Il D-9 Konsul pesantemente danneggiato dall'atterraggio in una trincea*
• Der D-9 Konsul durch eine Bruchlandung in einem Schützengraben schwer beschädigt
• *The D-9 konsul heavely damaged by a bad landing in a trench*

1924

Saturday 11th October

An interesting and animated day in spite of there being no wind. A big crowd came, not just through curiosity but also for the scientific aspect of the event. They came from many parts and by any means.

There were numerous personalities from the world of aviation on the slope and many famous and important people. Among them Commander Arturo Ferrarin, Sergeant Sartori, Engineer Albertario, Doctor Finzi, Major Sacchi, pilot Lodovico Zanibelli, Lord Ferretti and many others.

The results of recent days were not exciting except for the great performances of Martens. Flights followed one another, but something was wrong between the pilots and the crew pulling the bungee cords. Maybe a lack of experience or, more likely, a lack of understanding.

For this reason many flights were unsuccessful and there was even some damage, perhaps due to the fact that this launch method was completely new to us Italians.

Martens is, without any doubt, dominating the competition. Today, at 11:55 he was launched in his **Moritz** from Mount Sisemol in the direction of Val Frenzela. He followed the ridge of Mount Ferragh, then proceeded over the road which goes from Asiago to Collio and again landed near the Hotel Paradiso... to take another coffee? He had flown for 5 minutes and 13 seconds covering a distance of 3920m.

In the afternoon Franco Canavesi performed some short flights from Mount Catz in the **Febo Paglierini**. With a flight of just seven seconds he exceeded the qualification test and was admitted to the competition.

At 15:37 he tried to fly the Goliardia, but launched in the wrong direction and immediately after take off hit the pole of a haystack.
The **Goliardia** had severe damage to one wing, while the pilot reported no injury. Actually Fuchs had noted the danger of the pole and had warned Canavesi who underestimate the risk and only turned the nose of the sailplane a little, thinking it was enough to avoid the obstacle. Obviously, a wrong estimation.

Some blamed the organising committee for this accident, saying that they should have taken care to remove any potential dangers from the flying area.

Fuchs, in the **D-9 Konsul**, had a problem due to a poor launch and, after a short jump, ended up landing against a trench, seriously damaging his sailplane, another reason to complain about the organising committee not having cleared the ground around the flying zones...

Tough luck today for the Germans and for the Italians too. Let's hope for better tomorrow.



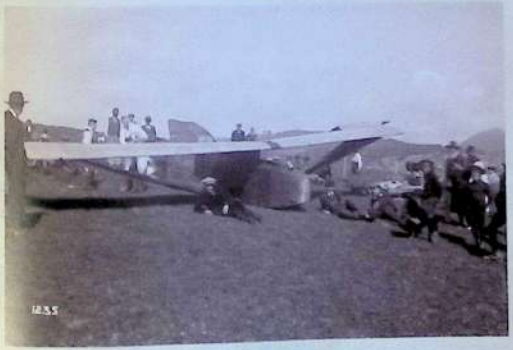
• *Una grande folla sul pendio del monte Sisemol*
• Zuschauermenge am Hang des Sisemol
• *A large crowd on the slope of Mount Sisemol*

12 ottobre domenica 1924 Sonntag 12. Oktober

Anche oggi una grande folla è arrivata sia sulle pendici del monte Sisemol che sul monte Catz. Si è volato in entrambi i luoghi. La giornata è veramente splendida. Dal monte Catz si è lanciato il ***B3 Charlotte II*** *degli studenti di Berlino, pilotato da Hermann Winter. Dopo due false partenze ha fatto un bel volo di 2 minuti e 5 secondi atterrando in località Ebene.*

Intanto a valle Lodovico Zanibelli compie alcuni voli

Endlich! Herrliches Wetter heute. Große Menschenmengen haben sich an den Hängen des Sisemol und des Katz versammelt, wo die Maschinen einsatzbereit sind. Hermann Winter, der die Gruppe der Akaflieg Berlin leitet, startet vom Katz mit dem Nurflügler **B3 Charlotte II**. Nach zwei Fehlstarts gelingt ihm ein guter Flug von 2 Minuten und 5 Sekunden mit einer Landung beim Ort Ebene.
Am Sisemol, weiter unten am Hang, macht



• *Il B3 Charlotte II di Hermann Winter sul monte Catz*
• Hermann Winters B3 Charlotte II auf dem Katz
• *The B3 Charlotte II of Hermann Winter on Mount Catz*



• Il B3 Charlotte II pronto al lancio con la corda elastica • B3 Charlotte II startbereit am Gummiseil
• The B3 Charlotte II ready for bungee launching

di prova con il **Febo Paglierini** *e si convince che è ora di passare sul Sisemol.*
Fuchs con il **Der alte Dessauer** *si lancia in direzione Est, gira intorno al monte, sorvola il cimitero militare del Gallio ed atterra a Sud-Est della Villa Rossi, dopo un volo di 2 minuti e 50 secondi, percorrendo 1950m.*

zwischenzeitlich Lodovico Zanibelli einige Versuche mit dem **Febo Paglierini**, als ihm auffällt, dass es nun Zeit für eine Verlegung auf den Berg ist. Fuchs umkreist nach einem Gummiseilstart vom Sisemol mit Der **Alte Dessauer** den Berg, fliegt über den Soldatenfriedhof von Gallio und landet dann

• Il B3 Charlotte II prende il volo dal monte Catz • B3 Charlotte II hebt vom Katz ab • The B3 Charlotte II takes to the air from Mount Catz





• *Akaflieg Berlin. Hermann Winter nel centro della foto*
• Akaflieg Berlin. Mitte: Gruppe mit Hermann Winter
• *Akaflieg Berlin. Hermann Winter in the middle of the picture*

Alle 15:53 decolla Martens col **Moritz** *ed effettua un magnifico volo di 13 minuti e 39 secondi con un vento che non supera i 2m/sec. Un volo stupendo che si aggiudica il premio giornaliero di durata.*

Un altro evento straordinario da segnalare è quello di Calorio, che è riuscito a portare i membri della commissione tecnica in automobile in vetta al monte Sisemol. È la prima volta che si registra un'impresa del genere.

Um 15.53 Uhr startet Martens mit dem **Moritz** und vollführt einen fantastischen Flug von 13 Minuten und 39 Sekunden bei einer Windgeschwindigkeit von weniger als 2m/s. Mit diesem Flug gewinnt er den Tagespreis für die Flugdauer.

• *Il Deutschland si prepare al volo sul Gallio*
• Die Deutschland bereit zum Start nach Gallio
• *The Deutschland is preparing to fly over the Gallio*





• Fritz Papenmeyer e Arthur Matens con il biposto Deutschland • Fritz Papenmeyer und Arthur Martens mit dem Doppelsitzer Deutschland
• Fritz Papenmeyer and Arthur Martens with the two-seater Deutschland

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 italiana e tedesca, per ricordare i caduti della Prima Guerra Mondiale.*

Purtroppo, la completa assenza di vento e un lancio eseguito malamente, bocciano la nobile impresa dei due piloti tedeschi, che vanno a sbattere, dopo aver strisciato sul pendio, contro la 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 Lodovico Zanibelli 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 Franco Segrè, che ha tenuto la coda del*

Von einem weiteren bemerkenswerten Ereignis des Tages ist zu berichten, so fuhr ein Herr Calorio die Mitglieder der Technischen Kommission mit dem Auto bis zum Gipfel des Sisemol. Es ist das erste Mal, dass dies mit einem Auto gelingt.
Um 16.43 Uhr entscheiden sich Martens und Papenmeyer, mit dem Zweisitzer **Deutschland** über den Soldatenfriedhof von Gallio zu fliegen, um zu Ehren der Gefallenen beider Nationen Blumensträuße mit Bändern in den deutschen und italienischen Farben abzuwerfen. Windstille und ein zu schneller Start beenden die noble Idee der beiden deutschen Piloten und die **Deutschland** stürzt nach einem kurzen Sprung in einen Hohlweg. Unverletzt, doch sichtlich enttäuscht, können sie das Cockpit verlassen, aber das Flugzeug hat an einem Flügel schweren Schaden genommen.
Auch in der versammelten Menschenmenge macht sich große Enttäuschung breit.

Für die Italiener läuft es heute ebenfalls nicht allzu gut. Pilot Lodovico Zanibelli versucht, mit dem

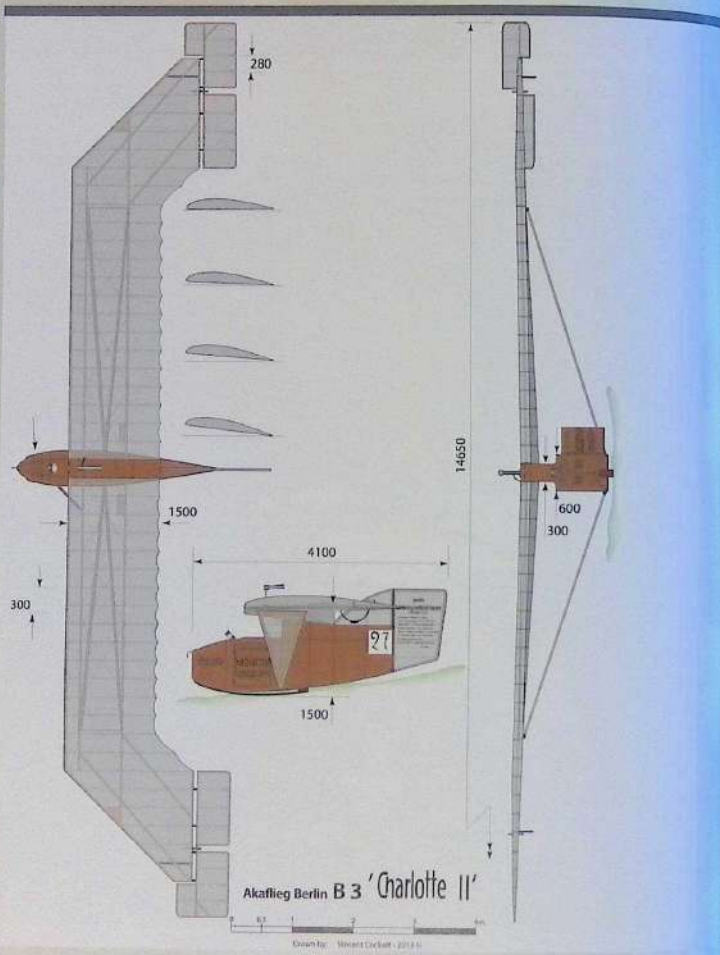
velivolo in modo errato, o forse l'uso della pista in legno paraffinata, non è risultata ideale per un carrello con ruote cerchiate.

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 fortunato per quelli italiani.

Febo Paglierini vom Sisemol zu starten, aber auch seinem Segelflugzeug gelingt der Aufstieg nicht und es stürzt auf eine Bodenwelle, glücklicherweise jedoch ohne schwerwiegenden Schaden. Wieder war der misslungene Start die Ursache für den schlechten Flug, weil Franco Segrè das Heck nicht richtig gehalten hatte. Darüber hinaus war der morastige Boden nicht ideal für die Räder der Transportwagen.
Allmählich wird es dunkel und in Asiago gehen die Lichter an.
Ergebnisse des Tages: Erfolgreich für die Deutschen, Martens erhielt den Tagespreis für seine Flugdauer. Nicht so gut für die Italiener.

• *Arthur Martens e Fritz Papenmeyer pronti al volo sopra il cimitero del Gallio*
• Arthur Martens und Fritz Papenmeyer vor dem Start zur Kriegsgräberstätte Gallio
• *Arthur Martens and Fritz Papenmeyer ready to fly over the Gallio cemetery*




280
14650
1500
4100
300
600
300
1500
Akaflieg Berlin B 3 'Charlotte II'

B3 Charlotte II

Progettato e costruito nel 1923 dagli studenti universitari dell'Akaflieg di Berlino. Fusoliera a sezione quadrata, rivestita completamente in legno compensato. Accesso al posto di pilotaggio a mezzo di un portello laterale.

Ala alta controventata con robusti montanti a V, rinforzati in legno compensato. Superfici di controllo sulle estremità dell'ala con doppia funzione di alettoni e di timone di profondità (la superficie esterna crea un'imbardata, simile a quella del timone di direzione). Strumentazione: un tubo Venturi ed un barometro con funzione di altimetro.

B3 Charlotte II

Ein Nurflügler, gebaut 1923 von den Studenten der Akaflieg Berlin. Rumpf mit quadratischem Querschnitt, mit Sperrholz beplankt, Zugang zum Cockpit durch eine kleine Seitentür.

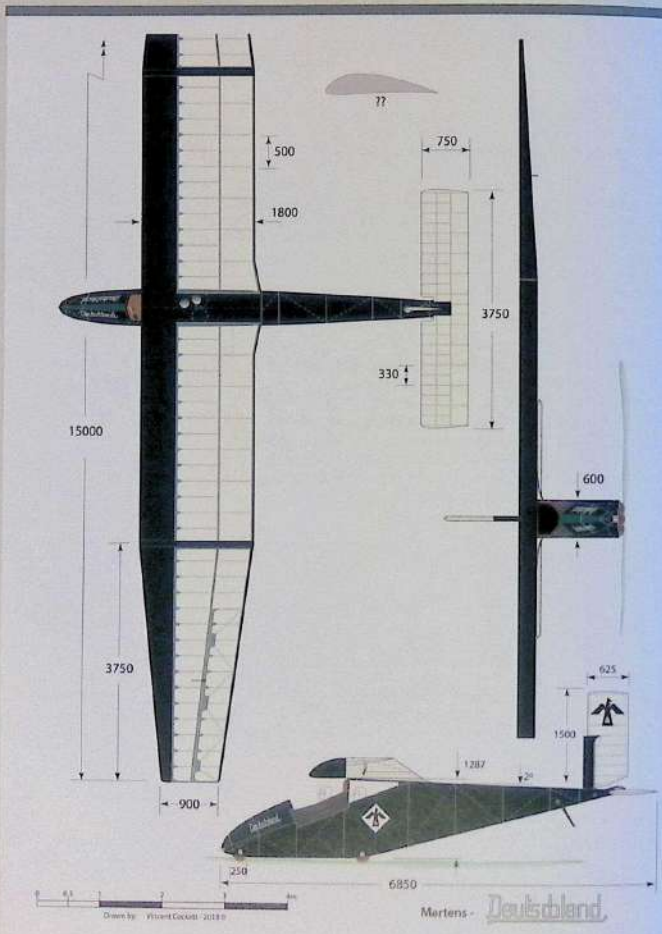
Ein Hochdecker, Fläche mit Sperrholz verstärkt und starken V-förmigen Streben. Ruder an den Flügelenden als Quer- und Höhenruder in Doppelfunktion – das äußere Ruder kann bei Bedarf als Seitenruder verwendet werden oder dieses unterstützen. Instrumente: ein Barometer mit Venturi-Rohr dient als Höhenmesser.

Technische Daten, geschätzt	Spannweite - *apertura alare - wing span*	14.65m
	Länge - *lunghezza - length*	4.76m
Dati tecnici stimati	Höhe - *altezza - height*	1.65m
Estimated data	Flügelfläche - *superficie alare - wing area*	20m²
	Flächenbelastung - *carico alare - wing load*	10kg/m²
	Flügelstreckung - *allungamento - aspect ratio*	10.78
	Leergewicht - *peso a vuoto - empty weight*	133kg
	Profil - *profilo alare - airfoil*	Gö365

B3 Charlotte II

This flying wing was designed and built by the University students of the Berlin Akaflieg in 1923. The fuselage had a square cross-section skinned with plywood and access to the cockpit was by means of a side door. The high-wing was braced with strong V struts reinforced with plywood.

Control surfaces were at the wing-tips with dual function of ailerons and elevator (the outer surface creates a yaw, similar to that of the rudder). Instrumentation comprised a Venturi tube with a barometer functioning as an altimeter.


??
500
750
1800
3750
330
15000
600
3750
625
1500
1287
900
250
6850
Mertens - Deutschland

Deutschland

Progettato da Arthur Martens, di colore verde. Fusoliera a sezione quadrata, naso arrotondato e tre sfere di caucciù come organo d'atterraggio.

Si può definire la versione biposto del **Moritz**. *Attacchi dell'ala costituiti da giunti, fissati da semplici spinotti senza dadi. Totalmente soppressi i piani fissi di coda. Timone di direzione fissato ad una pinna sottile, solidale alla fusoliera.*
Comandi rigidi, azionati a mezzo di cloche e pedaliera.

Deutschland

Eine Konstruktion von Martens. Grün lackierter Rumpf mit rechteckigem Querschnitt und abgerundeter Nase. Drei Lederbälle als Fahrwerk. Eigentlich eine zweisitzige Variante des **Moritz.**

Der Flügel wird mit Steckbolzen befestigt.
Das Seitenruder ist an einer dünnen Leitwerksfinne geführt. Gesteuert wird mit Steuerknüppel und Pedalen.

Technische Daten, geschätzt / ***Dati tecnici stimati*** / *Estimated data*		
	Spannweite - *apertura alare - wing span*	15m
	Länge - *lunghezza - length*	6.85m
	Höhe - *altezza - height*	1.65m
	Flügelfläche - *superficie alare - wing area*	23.60m²
	Flächenbelastung - *carico alare - wing load*	13kg/m²
	Flügelstreckung - *allungamento - aspect ratio*	9.55
	Leergewicht - *peso a vuoto - empty weight*	180kg
	Profil - *profilo alare - airfoil*	Gö???

Deutschland

This glider was designed by Arthur Martens. It had a square-section fuselage with a rounded nose. Three balls of rubber were provided for landing and take off.
It can be considered the two-seat version of the **Moritz**.
The wing attachment was by fixed joints with simple plugs without nuts.
The rudder was fixed to a thin fin, permanently attached to the fuselage.
Flight controls were operated by stick and pedals. The Deutschland was painted dark green.

1924

Sunday 12th October

Stunning weather today! A huge crowd has reached both the slopes of Mount Sisemol and of Catz, where the machines are ready to fly. From Mount Catz Hermann Winter, the leader of the university students from Akaflieg Berlin, takes to the air with the flying wing ***B3 Charlotte II****. After two false starts he makes a nice flight of 2 minutes and 5 seconds landing in Ebene Quarter.*

In the meantime, lower on the slope, Lodovico Zanibelli makes some tests in the ***Febo Paglierini*** *and realizes that it now is time to move to Mount Sisemol.*
Fuchs, in the ***Der 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 1950m.*

At 15:53 Martens launches in the ***Moritz*** *and performs a fantastic flight of 13 minutes and 39 seconds with a wind of less than 2m/sec. For this flight he is awarded the day's prize for duration.*

Another remarkable event of the day is Caloria's managing to bring the members of the Technical Commission to the Sisemol summit by car. This is the first time that a car is able to accomplish such a venture.

At 16:43 Martens and Papenmeyer decide to fly over the Gallio military cemetery in the two-seater ***Deutschland*** *and drop a bunch of flowers, tied with ribbons in the colours of the German and Italian flags, to honor the soldiers of 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 distance, end up into a mule track.
Visibly disappointed, they get out of the cockpit uninjured, to find that 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 event.

The day is not going too well for the Italians either. Pilot Lodovico Zanibelli tries to launch the ***Febo Paglierini*** *from Mount Sisemol, but his sailplane also fails to lift off and crashes into a bank, luckily without serious damage.*
Poor technique is again the cause of the accident as Franco Segrè did not hold the tail of the sailplane firmly.
Furthermore, the surface is a waxed wooden track which is not ideal for a wheeled undercarriage.

At this point the light is failing and Asiago lights up. Results of the day: well enough for the Germans for whom Martens is awarded the day's duration prize.
Not too good for the Italians.



13 ottobre lunedì 1924 Montag 13. Oktober

• *Il Condor di Teichfuss si stacca dolcemente da terra dal monte Catz*
• Teichfuss' Condor hebt sanft vom Hang des Katz ab
• *Teichfuss's Condor takes off smoothly from Mount Catz*

Il vento è sempre il grande assente. I tedeschi, infastiditi dal perdurare di questa situazione sfavorevole al volo e di non poter dimostrare la loro abilità volovelistica, pensano già d'anticipare la loro partenza e di non aspettare il termine del concorso, fissato per il 15 ottobre.
Soltanto Martens pensa di restare con il suo **Moritz** *ancora intatto e di tentare qualche altra impresa, magari fuori concorso.*

Nel frattempo gli alianti italiani effettuano voli di prova. Sul monte Catz Franco Canavesi, pilota infaticabile, si appresta al collaudo del **Condor** *di Luigi Teichfuss, ora passato nelle mani della F.I.D.I.A. Forse è il caso di raccontare questo cambio di proprietà.*

La F.I.D.I.A. aveva rilasciato in varie occasioni e a mezzo stampa dichiarazioni sulle loro favolose macchine, dicendo che avrebbero polverizzato tutti i record, compresi quelli dei tedeschi. Giunti però ad Asiago e constatato l'alto livello degli alianti dei partecipanti, si ravvedono e, per salvare la faccia, acquistano l'aliante di Teichfuss per 2000 lire, ponendo il loro simbolo sul timone di direzione.

Franco Canavesi supera brillantemente il test di qualifica del **Condor**, *con un balzo di 11 secondi. Incoraggiato dall'esito di questa prova, tenta un*

Der Wind glänzt weiterhin durch Abwesenheit. Die Deutschen sind verärgert über die anhaltend ungünstigen Flugbedingungen. Und da sie deshalb ihre Leistungen nicht zeigen können, fliegen sie nicht, sondern erwägen sogar ihre Abreise noch vor dem offiziellen Wettbewerbsende am 15. Oktober. Nur Martens überlegt, sich mit seinem immer noch intakten **Moritz** einem weiteren Abenteuer zu stellen, eventuell außerhalb des Wettbewerbs.

So setzen nur die Italiener ihre Flugversuche fort. Auf dem Katz beginnt Franco Canavesi mit Testflügen im **Condor**, der inzwischen der F.I.D.I.A. gehört.

Warum dieser Eigentumswechsel? Das sollte ich vielleicht genauer erklären:
Die F.I.D.I.A. hatte mehrfach durch die Medien angekündigt, sie werde mit ihren Maschinen während des Wettbewerbs alle Rekorde brechen. Doch als sie in Asiago die Qualität der Segelflugzeuge erkannten, vor allem die der Deutschen, änderten sie ihre Meinung – um ihr Gesicht zu wahren kauften sie Teichfuss für 2000 Lire den **Condor** ab und versahen ihn mit ihrem F.I.D.I.A.-Zeichen am Ruder.

Canavesi schafft die Eignungsprüfung mit einem Sprung von 11 Sekunden. Durch dieses Ergebnis



• *Il Condor si stacca dolcemente da terra, si alza in volo, si avvia verso il pendio...*
• *Der Start gelingt reibungslos und er fliegt entlang des Hanges...*
• *The Condor smoothly takes off and points toward the slope...*



• Il Condor va a cadere sulle pendici del monte presso una cascina
• Unten am Hang überschlägt sich der Condor in der Nähe eines Bauernhofs
• The Condor crashes on the slopes of the mountain, near a farm

secondo lancio da un dislivello di 10 metri più in alto, eseguendo un volo della durata di 13 secondi, ma non senza problemi, perché la corda usata per il lancio, rimane impigliata al pattino di atterraggio, per fortuna senza gravi conseguenze.

Nel pomeriggio riprendono i voli sul monte Catz ed il maresciallo Canavesi porta il **Condor** *200m più in alto. Alle15:59 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, da un'altezza di circa dieci metri, sulle pendici del monte, presso una cascina.*

Toccando terra con l'ala sinistra, la macchina si capovolge danneggiandosi irrimediabilmente.
Il povero Canavesi viene estratto dall'aliante con un vistoso graffio in fronte e con un filo di sangue che gli esce dalla bocca. Soccorso prontamente da un medico presente in campo, viene subito trasportato all'ospedale di Asiago.

Non sono risultate chiare le ragioni di quell'improvviso crollo dell'aliante, ma qualcuno ha raccontato una storia, che potrebbe in qualche modo chiarire l'accaduto.

Gli studenti pavesi, per trasportare le loro macchine sulle pendici del monte, avevano preso in affitto, al loro arrivo ad Asiago, un mulo per cinque lire al giorno e al quale avevano dato il nome Matricola. Di notte il mulo veniva parcheggiato nei pressi di un aliante con

ermutigt versucht er es 10m weiter oben erneut. Ein nächster Sprung von 13 Sekunden.
Doch es verläuft nicht glatt, das Gummiseil verheddert sich im Landeschlitten, glücklicherweise ohne schwerwiegende Folgen.

Am Nachmittag bringt Canavesi den **Condor** nochmals 200m höher und startet, diesmal wieder problemlos, um 15.59 Uhr. Der Start gelingt reibungslos und er fliegt entlang des Hanges.
Doch nach etwa 15 Sekunden bricht er seitlich nach links aus und fällt in der Nähe eines Bauernhauses aus einer Höhe von etwa zehn Metern.
Der linke Flügel berührt den Boden, die Maschine überschlägt sich und bleibt zerstört kopfüber liegen.
Und Canavesi?! Er wird unter dem Segelflugzeug hervorgezogen. Auf der Stirn trägt er eine derbe Schürfwunde und blutet aus dem Mund. Ein Arzt untersucht ihn noch am Hang, dann wird er nach Asiago ins Krankenhaus gebracht.

Die Gründe für den plötzlichen Absturz der Maschine sind unklar, es wird eine Geschichte erzählt, die mit dem Unfall im Zusammenhang stehen könnte:
Für den Transport auf die Berge hatte die Akaflieg Pavia für 5 Lire pro Tag ein Maultier gemietet, das sie Matricola[1] nannten. Eines Nachts war Matricola neben dem **Condor** angebunden und fraß das Heu, das die Studenten bereitgestellt hatten. Immer noch hungrig, begann es dann an der Flügelspitze des Segelflugzeugs zu nagen. Vielleicht wegen des süßlichen Geschmacks des Holzleims muss es wohl



• ...Matricola, avendo ancora fame, ha voluto assaggiare l'estremità dell'ala.
• ...immer noch hungrig, begann Matricola an der Flügelspitze zu nagen.
• ...and still feeling hungry, started chewing the sailplane's wingtip.

qualche bracciata di fieno. Sembrerebbe che la notte prima del disastro Matricola, dopo aver consumato la sua razione di foraggio, avesse voluto assaggiare l'estremità dell'ala del **Condor** *e l'avesse trovata di suo gradimento, forse per il dolce sapore della caseina.*

L'indomani, constatato l'inconsueto danno, l'ingegnoso Teichfuss, con mezzi di fortuna, quali pezzi di cartone, colla e chiodi, ha provato a riparare il danno. Che sia stata questa improvvisata riparazione la causa del rovinoso crollo del **Condor**? *Nessuno può oggi rispondere a questa domanda, però non se ne può escludere la possibilità.*

besonderes gut geschmeckt haben, man kann sich die große Überraschung von Teichfuss am nächsten Morgen vorstellen.

Doch der gab nicht auf und machte eine Notreparatur mit einfachen Mitteln, die er am Ort fand. Man kann daher annehmen, die Schäden am Flügel durch Matricola[1] seien die Ursache für den Unfall, aber belegt ist das nicht.

[1] Matricola (Matrikelnummer) – dieser Spitzname wird an italienischen Universitäten oft für einen Studenten im ersten Jahr verwendet. Oft müssen diese jungen Studenten den Schabernack der älteren Studenten erdulden.

Condor

È progettato e costruito da Luigi Teichfuss in un magazzino dietro le gradinate del velodromo di Bologna.
Monoplano ad ala spessa controventata da due paia di montanti e appoggiata alla parte superiore della fusoliera. Ala rivestita interamente in tela. Fusoliera a sezione circolare. Il pilota sedeva nella parte anteriore tra le due semiali. Piano di coda con una leggera freccia positiva. Organo d'atterraggio un doppio pàttino in legno, rinforzato con cavi metallici.

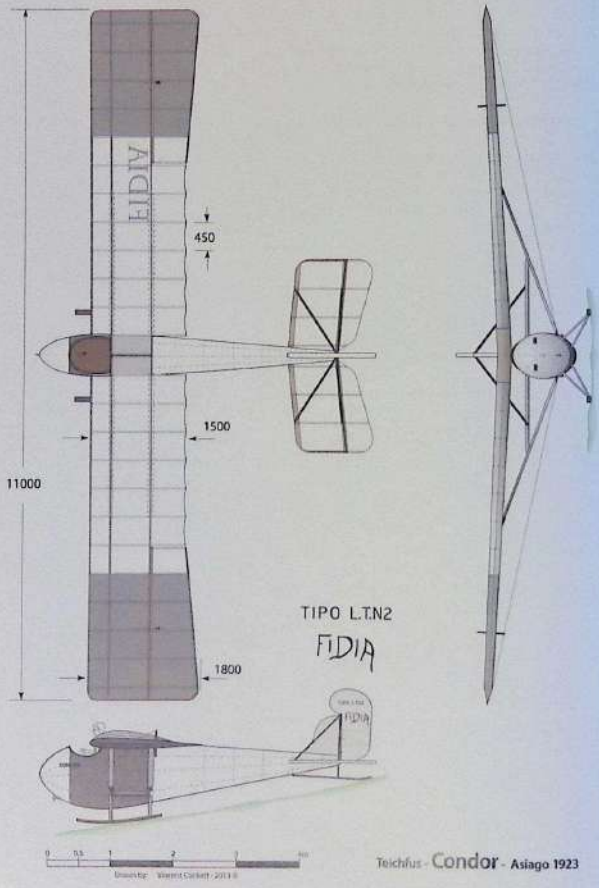
Condor

Konstruiert und gebaut von Luigi Teichfuss in einem Lagerhaus hinter dem Velodrom von Bologna.
Ein verspannter Hochdecker mit dickem Flügel mit zwei Hauptholmen. Flügel komplett mit Stoff bespannt. Rumpf mit mandelförmigem Querschnitt, ebenfalls mit Stoff bespannt. Der Pilot sitzt mit dem Rücken vor der Flügelvorderkante.
Ein Metallschlitten als Landegestell. Das Höhenruder ist leicht V-förmig und zur Mitte hin verjüngt.

Technische Daten,	Spannweite - *apertura alare - wing span*	11.05m
geschätzt	Länge - *lunghezza - length*	5.30m
Dati tecnici stimati	Höhe - *altezza - height*	1.25m
Estimated data	Flügelfläche - *superficie alare - wing area*	17.20m²
	Flächenbelastung - *carico alare - wing load*	4.7kg/m²
	Flügelstreckung - *allungamento - aspect ratio*	7.20
	Leergewicht - *peso a vuoto - empty weight*	80kg
	Profil - *profilo alare - airfoil*	N.A.

Condor

Designed and built by Luigi Teichfuss behind the tiers of the cycle track of Bologna.
Monoplane with a thick wing braced with two pairs of wooden struts.
Wing completely fabric covered. Fuselage with an almond cross section, fabric covered. Pilot sat below the wing leading edge.
For landing a double sledge reinforced with metal cables. Elevator slightly swept back.



Teichfuss - **Condor** - Asiago 1923

1924

Monday 13th October

The wind is always the great absentee. The Germans do not want to fly today. They are annoyed by the persistence of this unfavorable atmospheric conditions and not being able to show their good soaring performance. They think already to anticipate their departure and not to wait for the end of the competition, scheduled for 15th October. Martens only think of staying with his **Moritz** *still intact, challenging some other adventure, perhaps out of the competition.*

Only the Italians are continuing with their flying tests. On Mount Catz Franco Canavesi is about to test the **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 the competition. Once they got to Asiago and saw the quality of the sailplanes, and mainly the ones of the Germans, they changed their mind ... and to save face, they bought the **Condor** *of Teichfuss for 2000 Lire and placed the F.I.D.I.A. logo on the rudder.*

Franco Canavesi passes the qualification test with a hop of 11 seconds. Encouraged by the outcome of this test, he tries again from 10m further up, with a second jump of 13 seconds, but this time not without any problems. The bungee cord gets entangled in the landing sledge, but fortunately without any serious consequences.

In the afternoon F.Canavesi takes the **Condor** *200m further up and at 15:59 starts, this time without any problem. The* **Condor** *smoothly takes off and points toward the slope, but after about 15 seconds it starts side-slipping, it makes a half turn to the left and falls from a height of about ten meters, near a farmhouse.*

Touching ground with the left wing, it turned upside down destroying completely the machine. And Canavesi?! He is removed from the upside down sailplane. He has a distinct 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 collapse of the machine, but somebody tells a story about it, which could have some relation to the accident.

To reach Mount Sisemol or Mount Catz, Pavia university students had rented a mule for 5 Lire/day, to which they gave the name Matricola [1]. One night Matricola, tethered near the **Condor**, *having eaten the hay provided by the students and still feeling hungry, started chewing 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 Matricola's teeth, but actually nobody could prove it.

[1] Matricola: name often used in Italian universities to define a student in the first year of attendance. Often these young students undergo practical jokes on the part of veterans.

14 ottobre martedì 1924 Dienstag 14. Oktober

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, dalla cui sommità si domina la pianura veneta verso il capoluogo

Strahlendes Wetter. Das treibt den Wettbewerb voran. Martens hat beschlossen, nach Vicenza zu fliegen, er will vom Monte Mazze starten, von wo man unten in der Ebene Veneziens die Stadt sehen kann. Martens sitzt im Cockpit seines Moritz mit Blick auf den Horizont, von dort kann er nur

• *Il Moritz sta per essere lanciato dal monte Mazze* • Der Moritz auf dem Mazze bereit zum Start
• *The Moritz about to be launched from Mount Mazze*





• Il Moritz in volo verso Vicenza
• Moritz fliegt in Richtung Vicenza
• The Moritz in flight towards Vicenza

della provincia Berica. Martens è pronto, il suo sguardo incisivo e tagliente si volge verso Vicenza che da lontano si rivela per la cupola della basilica palladiana.
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 le sue istruzioni che 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 Breganza e si avvia verso Villaverla.*
A questo punto scompare alla vista, causa una leggera foschia.
Martens deve recare questo messaggio alla città di Vicenza da parte di 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 e con aereo senza motore, di scendere a Vicenza. Ha 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".

die Kuppel der berühmten Kathedrale von Vicenza sehen, eine Arbeit von Andrea Palladio. Er tröstet noch seine Frau, die wegen seines gewagten Vorhabens Tränen in den Augen hat.

Um 10.32 Uhr ist der **Moritz** bereit. Martens schüttelt Papenmeyer die Hand und winkt den Versammelten zu. Die deutschen Helfer warten auf Martens' klare Kommandos. Beim dritten Ruf ist der **Moritz** in der Luft und steuert auf Vicenza zu. Sekunden später fliegt er über die Ebene. Zuerst steuert er Salcedo Breganza an, dann Richtung Villaverla. Bald verschwinden sie in einem leichten Dunst aus den Augen der Zuschauer. Im Namen der Stadt Asiago will Martens dem Bürgermeister von Vicenza ein Schreiben übergeben, mit folgendem Inhalt:

"Die Stadt Asiago bekundet hiermit ihre Freundschaft zur Stadt Vicenza. Diese Nachricht ist Arthur Martens anvertraut, der am internationalen Wettbewerb im motorlosen Flug teilnimmt und sich selbst die Herausforderung stellte, vom Asiago Plateau aus mit seinem Segelflugzeug Vicenza zu erreichen. Er vertritt dabei die italienische und die deutsche Fahne mit dem Wunsch, all unsere fliegerischen Leistungen mögen nur dem Frieden dienen. Ihnen, sehr verehrter Bürgermeister, erbieten wir unsere höchste Anerkennung."

Alle 11:45 giunge una telefonata da Dueville: "Il

Um 11.45 Uhr kommt ein Telefonanruf aus

Moritz è precipitato sopra lo scalo ferroviario". Martens illeso, in piedi, davanti al suo aliante che l'aveva accompagnato in tante vittorie, rimane silenzioso. Aveva volato per ben 18 minuti, percorrendo circa 21 km e battendo così il record di distanza detenuto da Albert Botsch con 19km. Dopo l'incidente a Dueville, Martens viene condotto in auto ad Asiago dall'avv. Attilio Broglio, presidente del comitato organizzatore del concorso.

In serata Martens, accompagnato dai signori Luigi Rossi, Antonio Bonomo, Cristiano Rigoni e avv. Attilio Broglio, si reca nel municipio di Vicenza per consegnare personalmente il messaggio di Asiago al sindaco comm. Franceschini.
Il sindaco si congratula vivamente 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

der Stadt Dueville, dem zufolge der **Moritz** am dortigen Güterbahnhof abgestürzt sei. Er ist die 21km in 18min geflogen und überbietet damit den deutschen Streckenrekord über 19km von Albert Botsch. Martens ist unverletzt und steht andächtig vor seinem **Moritz**, mit dem ihm viele erfolgreiche Flüge während des Wettbewerbs gelangen. Die Maschine ist schwer beschädigt. Nach dem Unfall bringt Attilio Broglio, der Präsident des Organisationskomitees, Martens mit dem Auto nach Asiago zurück.

Noch am gleichen Abend besucht Martens zusammen mit Luigi Rossi, Antonio Bonomo, Cristiano Rigoni und Attilio Broglio das Rathaus von Vicenza, um dem Bürgermeister, Commendatore Franceschini, das Schreiben der Stadt Asiago zu überreichen. Dieser gratuliert Martens zu seiner Heldentat und bedankt sich für die netten Worte der Nachricht.

• *Il Moritz precipitato vicino allo scalo ferroviario di Dueville* • Der abgestürzte Moritz am Bahnhof von Dueville
• *The crashed Moritz near Dueville railway station*





• Il Moritz sul monte Mazze
• Moritz auf dem Mazze
• The Moritz on Mount Mazze

veramente di lasciare il campo e di far ritorno in Germania. Peccato, perché i tedeschi erano stati sin qui i veri protagonisti del concorso. Restano ora soltanto i piloti italiani che decidono di continuare le gare. Intanto il maresciallo Canavesi, dopo l'incidente con il Condor di Teichfuss, va migliorando.

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 Albert Botsch, compiendo un'impresa che ha del leggendario".

Con un vento di appena 1.5m/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

In der Zwischenzeit haben die anderen deutschen Piloten nach einem weiteren Disput mit der Lega Aerea Nazionale beschlossen, Asiago zu verlassen und nach Deutschland zurückzukehren. Das ist schade, weil die Deutschen bisher die eigentlichen Protagonisten des Wettbewerbs waren. Nur die italienischen Piloten entscheiden sich, zu bleiben und weiter zu fliegen. Eine gute Nachricht ist, dass es Canavesi wieder besser geht nach dem Unfall mit dem Condor von Teichfuss – Entschuldigung, der F.I.D.I.A.!

Über Martens' Rekord berichtet die Zeitung Il Veneto:

„Mit seinem Flug von der Spitze des Monte Mazze nach der kleinen Stadt Dueville hat Martens nicht nur den Streckenweltrekord von Thoret aus dem Jahr 1923 gebrochen, sondern auch den deutschen Rekord von Botsch".

planata da 1 a 18, prestazione inferiore alle possibilità della macchina stessa. Basti pensare che in un dislivello di 200m 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 20,40km alla velocità di 64,4 km/ora in 19 minuti. La cima del monte Mazze è di ridotte dimensioni. Per il lancio dell'apparecchio rimane un declivio di circa 20m 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 sé e per la macchina.

Solo quando Spartaco Trevisan e l'avv. Attilio Broglio hanno confermato a Martens che aveva battuto il record di distanza di Albert Botsch, lo stesso accetta il fatto di aver distrutto il suo **Moritz**, *dimenticando le ammaccature riportate nel travagliato atterraggio.*

Bei schwachem Wind von nur 1,5m/s und nur dank eines leichten Auftriebs am Hang konnte Martens etwas an Höhe gewinnen. Bei diesem Flug erreichte der **Moritz** eine Gleitzahl von 1:18, viel besser als die übliche Leistung der Maschine. Martens legte in 19min eine Entfernung von 20400m zurück, bei einer Geschwindigkeit von 64,4km/h.
Der Gipfel des Mazze ist spitz und steil, der erkundete Platz zum Starten ist nur knapp 20m lang, am Ende ein tiefer Abgrund. Ein Fehlstart würde in einer Tragödie enden. Vor Dueville ergaben sich für Martens einige gute Landemöglichkeiten, doch er wollte um jeden Preis den Streckenrekord brechen und ging so das Risiko für sich selbst und seine Maschine ein.

Als Attilio Broglio und Spartaco Trevisan, Journalist der La Gazzetta dello Sport, Martens mitteilten, er habe den deutschen Rekord von Botsch gebrochen (und damit auch den Weltrekord), konnte er den Zustand seines angeschlagenen **Moritz**, der durch die harte Landung stark beschädigt war, besser ertragen.
Ein Ereignis, das in die Geschichte des motorlosen Fluges eingehen wird.

1924

Tuesday 14th October

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 10:32am 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 at an altitude of 2000m, it takes the direction of Salcedo Breganza and points toward Villaverla. Soon after it is lost to the crowd's sight due to a light haze. Martens is 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 in his

sailplane. He is carrying both the Italian and German colours wishing that all flying achievements are only aiming for peaceful purposes. To You, most distinguished Major, the expression of our highest feeling."

At 11:45am 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 19Km. 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.*

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

In the meantime the other German Pilots, after the n'th 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 Monte Mazze to the small city of Dueville, Martens not only has 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 1.5m/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 20.40km. at the speed of 64.4km/h 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 long 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 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.*



• A sinistra Ettore Cattaneo, Franco Segrè a bordo del Febo Paglierini
• Links: Ettore Cattaneo; im Pilotensitz des Febo Paglierini: Franco Segrè
• On the left: Ettore Cattaneo, in the cockpit of the Febo Paglierini: Franco Segrè

15 ottobre mercoledì 1924 Mittwoch 15. Oktober

Ora che i tedeschi hanno lasciato il campo, solo gli studenti dell'università di Pavia ed i piloti della F.I.D.I.A. rimangono.

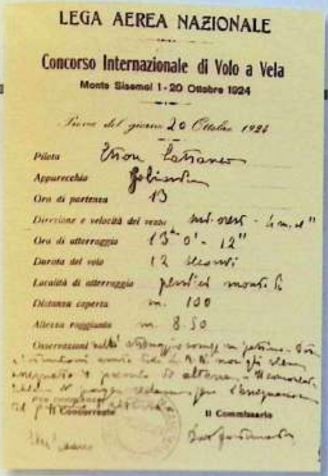
Il **Febo Paglierini** *ed il* **Goliardia** *sono gli unici alianti rimasti in lizza ed effettuano voli di allenamento della durata di 10 o 15 secondi, pilotati da Franco Segrè ed Ettore Cattaneo.*

Lo spettacolo di volo offerto dai piloti tedeschi, con le loro efficienti macchine, rimane soltanto un piacevole ricordo.

Die Deutschen sind abgereist, geblieben sind die Akaflieg Pavia und die Piloten der F.I.D.I.A.

Franco Segrè und Ettore Cattaneo machen mit dem **Febo Paglierini** und der **Goliardia** nur kurze Testflüge von 10 bis 15 Sekunden.

Die Vorführungen der deutschen Piloten mit ihren modernen effizienten Maschinen sind nun vorbei.



LEGA AEREA NAZIONALE

Concorso Internazionale di Volo a Vela

Monte Sisemol 1 - 20 Ottobre 1924

Prova del giorno 20 Ottobre 1924

Pilota	Ettore Cattaneo
Apparecchio	Goliardia
Ora di partenza	13
Direzione e velocità del vento	[illegible]
Ora di atterraggio	13h 0' - 12"
Durata del volo	12 secondi
Località di atterraggio	[illegible]
Distanza coperta	m. 100
Altezza raggiunta	m. 8.50
Osservazioni	[illegible]

Il Concorrente

Il Commissario

• *Una scheda di registrazione per le prove giornaliere del concorso*
• Vordruck für die Tagesberichte des Wettbewerbs mit Flugergebnissen
• *A registration form for the daily activities of the competition*



• *Una bella illustrazione del concorso di Asiago su "La Domenica del Corriere"*
• Eine wunderschöne Druckgrafik vom Wettbewerb in Asiago aus der "La Domenica del Corriere"
• *A beautiful picture of the Asiago competition on "La Domenica del Corriere"*

• *Davanti al Goliardia: Franco Canavesi, Emanuele Cambilargiu, Ettore Cattaneo*
• Vor der Goliardia: Franco Canavesi, Emanuele Cambilargiu und Ettore Cattaneo
• *In front of the Goliardia: Franco Canavesi, Emanuele Cambilargiu, Ettore Cattaneo*





• Franco Segrè al posto di pilotaggio del Febo Paglierini
• Franco Segrè im Febo Paglierini
• Franco Segrè in the cockpit of Febo Paglierini

19 ottobre domenica 1924 Sonntag 19. Oktober

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

Alle 16:15 il pilota si prepara alla partenza. Purtroppo la corda che trattiene il **Febo Paglierini** *si spezza e l'aliante parte anticipatamente dal pendio del monte, e solo 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 600m.*
Grande entusiasmo tra il pubblico presente.

Ein gewaltiger Menschenauflauf am Hang des Katz, erwartungshungrig wollen alle Franco Segrès großartig angekündigten Flug sehen.

Um 16.15 Uhr ist der Pilot startbereit. Der Riemen, der den **Febo Paglierini** hält, reißt und das Segelflugzeug startet früher als gewollt, doch dank des Könnens des Piloten hebt es ab und fliegt in Richtung Contrada Rodighiero und nach einem fantastischen Flug von 60sec und 600m glückt ihm eine Landung in der Nähe der Contrada Podestà. Die Menge am Hang ist begeistert.



• *Un gran pubblico si è riversato sulle pendici del monte Catz*
• Viele Zuschauer sind zum Hang des Katz gekommen
• *A large crowd has poured out onto the slopes of Mount Catz*

20 ottobre lunedì 1924 Montag 20. Oktober

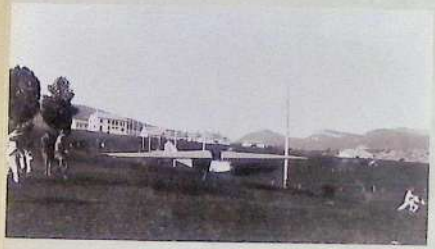
Non è noto il perché della sospensione dei voli, per il divieto della questura di Vicenza

Alle Flüge werden auf Anordnung der Polizei von Vicenza verboten. Gründe werden nicht genannt!



- *Ettore Cattaneo attende di essere lanciato dal monte Catz*
- *Ettore Cattaneo wartet auf dem Katz auf seinen Start*
- *Ettore Cattaneo waiting to be launched from the Mount Catz*

- *Franco Segrè si lancia dal monte Sisemol*
- *Franco Segrè startet vom Sisemol*
- *Franco Segrè is starting from Mount Sisemol*



24 ottobre venerdì 1924 Freitag 24. Oktober

Ultima giornata di volo e chiusura del concorso. Franco Segrè si lancia dal monte Sisemol con il **Febo Paglierini** *e realizza un volo di 2 minuti e 6 secondi, il più lungo dei concorrenti italiani.*

Ettore Cattaneo col **Goliardia** *parte dal monte Catz e stabilisce il record d'altezza, alzandosi di 8.50m, il miglior risultato di tutta la gara.*

Der letzte Flugtag und das Ende des Wettbewerbs.
Franco Segrè startet im **Febo Paglierini** vom Sisemol und ihm gelingt der längste Flug der italienischen Mannschaft mit 2min 6sec.

Ettore Cattaneo startet in der **Goliardia** vom Katz und stellt mit einer Höhe über Start ebenfalls einen Rekord auf – 8,50m, das beste Ergebnis im gesamten Wettbewerb.

• Ettore Cattaneo decolla dal monte Catz e guadagna il record di altezza
• Ettore Cattaneo startet vom Katz und erringt den Höhe-über-Start-Rekord des Wettbewerbs
• Ettore Cattaneo takes off from Mount Catz and gain the altitude record



1924

Wednesday 15th October

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.

Sunday 19th October

A huge crowd has arrived today on the slope of Mount Catz 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 600m. Great enthusiasm from the crowd present on the slope.*

Monday 20th October

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

Friday 24th October

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 2minutes and 6 seconds.*

Ettore Cattaneo with the **Goliardia** *starts from Mount Catz and establishes the altitude record by climbing 8.50m from departure level, the best result of the whole competition.*

Classifiche giornaliere
Tageswertung
Daily results

DATA DATUM *DATE*	*NOME* NAME *NAME*	*DURATA* FLUGDAUER *DURATION*	*NOME* NAME *NAME*	*DISTANZA* STRECKE *DISTANCE*	*NOME* NAME *NAME*	*ALTEZZA* HÖHE ÜBER START *HEIGHT*
6/10/1924	FRITZ PAPENMEYER	7min 55sec	FRITZ PAPENMEYER	4150m	#	#
7/10/1924	ARTHUR MARTENS	5min 39sec	ARTHUR MARTENS	4325m	#	#
8/10/1924	ARTHUR MARTENS	11min 25sec	FRITZ PAPENMEYER	3375m	ARTHUR MARTENS	3m
10/10/1924	FRANCO CANAVESI	19sec	#	#	#	#
11/10/1924	ARTHUR MARTENS	5min 13sec	ARTHUR MARTENS	2020m	#	#
12/10/1924	ARTHUR MARTENS	13min 39sec	ARTHUR MARTENS	2900m	#	#
13/10/1924	FRANCO CANAVESI	30sec	FRANCO CANAVESI	250m	#	#
14/10/1924	FRANCO SEGRÈ	5sec	#	#	#	#
15/10/1924	ETTORE CATTANEO	15sec	ETTORE CATTANEO	160m	#	#
16/10/1924	FRANCO SEGRÈ	14sec	ETTORE CATTANEO	150m	#	#
17/10/1924	FRANCO SEGRÈ	21sec	FRANCO SEGRÈ	160m	#	#
18/10/1924	FRANCO SEGRÈ	10sec	FRANCO SEGRÈ	150m	#	#
19/10/1924	FRANCO SEGRÈ	60sec	FRANCO SEGRÈ	600m	#	#
20/10/1924	FRANCO SEGRÈ	2min 6sec	FRANCO SEGRÈ	1800m	ETTORE CATTANEO	8.50m

Classifiche finali
Endergebnisse
Final results

Altezza / Höhe über Start / *Height*

1°	*Ettore Cattaneo*	*8.50m*
2°	*Arthur Martens*	*3.00m*

Il premio di 5000 lire per la maggior altezza non viene assegnato perché nessun concorrente ha superato il minimo di 150m stabilito dall'articolo 11 del regolamento generale.

Der Preis von 5000 Lire wurde nicht vergeben, da kein Teilnehmer die Mindesthöhe von 150m über Start erreichte. Siehe dazu Artikel 11, Absatz c) der Allgemeinen Wettkampfbedingungen.

The prize of 5000 Lire is not awarded because none of the competitors has exceeded the specified height of 150m, as described in the paragraph c) of item 11 of the General Competition Regulation.

Durata / Flugdauer / *Duration*

1°	*Arthur Martens*	*13min 39sec*
2°	*Arthur Martens*	*11min 25sec*
3°	*Fritz Papenmeyer*	*7min 55sec*
4°	*Fritz Papenmeyer*	*6min 48sec*
5°	*Arthur Martens*	*5min 39sec*
6°	*Arthur Martens*	*5min 13sec*
7°	*Arthur Martens*	*4min 8sec*
8°	*Otto Fuchs*	*3min 57sec*
9°	*Otto Fuchs*	*3min 50sec*
10°	*Franco Segrè*	*2min 6sec*
11°	*Hermann Winter*	*2min 5sec*
12°	*Franco Segrè*	*1min 1sec*

Il premio di 5000 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.

Der Preis von 5000 Lire für den längsten Flug wurde nicht vergeben, da kein Teilnehmer eine Flugzeit von 30 Minuten erreichte. Siehe dazu Artikel 11, Absatz d) der Allgemeinen Wettkampfbedingungen.

The prize of 5000 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 / Strecke / *Distance*

1°	*Arthur Martens*	*4325m*
2°	*Fritz Papenmeyer*	*4150m*
3°	*Fritz Papenmeyer*	*3375m*
4°	*Arthur Martens*	*3050m*
5°	*Arthur Martens*	*2920m*
6°	*Arthur Martens*	*2900m*
7°	*Otto Fuchs*	*2285m*
8°	*Otto Fuchs*	*1950m*
9°	*Franco Segrè*	*1800m*
10°	*Arthur Martens*	*1450m*
11°	*Hermann Winter*	*1100m*

Il premio di 5000 lire per la maggior distanza viene assegnato al concorrente Martens che coprendo 4325m con un dislivello di 200m dal punto di partenza al punto di arrivo ha superato il minimo stabilito.

Der Preis von 5000 Lire für die längste Strecke wurde an Arthur Martens vergeben für erreichte 4325m bei einem Höhenunterschied von 200m zwischen Start- und Landepunkt.

The prize of 5000 Lire for the longest distance is awarded to Arthur Martens, who has covered the distance of 4325m with a difference in level of 200m from the starting and the landing point.



Su proposta di un commissario, la giuria ha deciso di chiedere al presidente della Lega Aerea Nazionale un premio straordinario di 3000 lire, per gli studenti pavesi per premiare i generosi sforzi degli stessi e per tenere alto il nome dell'Aviazione Italiana.

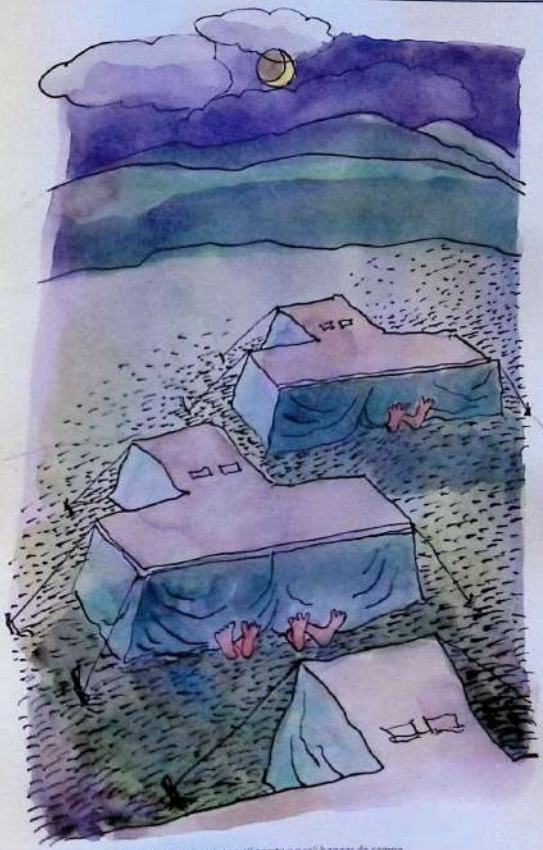
Auf Vorschlag eines Mitglieds des Organisationskomitees wurde beschlossen, den Präsidenten der "Lega Aerea Nazionale" zu bitten, an die Akaflieg Pavia einen Sonderpreis von 3000 lire zu vergeben als Anerkennung ihrer besonderen Bemühungen und zur Förderung des Segelfluges in Italien.

Following a proposal of a member of the organizing committee, it was decided to ask the President of the National Aero League to award an extraordinary prize of 3000 Lire to the university students of Pavia in recognition of their generous efforts, and to encourage motorless flight in Italy.

- *Le serate all'Hotel Paradiso*
- Abends im Hotel Paradiso
- *The evenings at the Hotel Paradiso*

- *Oskar Ursinus vuole fare un discorso*
- Oskar Ursinus spricht
- *Oskar Ursinus wants to make a speach*





• ... i nostri studenti dormivano all'aperto o negli hangar da campo...
• ... die Studenten mussten im Freien schlafen oder etwas Platz in einem Zelt finden...
• ... our students were sleeping in the open air, or finding some room in the tents...

Commenti sulle classifiche
Kommentare zu den Endergebnissen

E così si è concluso il primo Concorso Internazionale per volo senza motore con un bilancio senz'altro positivo, malgrado tutti i contrattempi e gli 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. E' 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 della frutta che abbondava 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...

So endete der erste italienische Segelflugwettbewerb mit recht positiven Ergebnissen, trotz Schwierigkeiten und Rückschlägen, die hauptsächlich auf Unerfahrenheit beruhten.

Ihr Wille, von den deutschen Piloten zu lernen, und angesteckt von deren großer Begeisterung führte die Studenten zu ihren ersten ermutigenden Resultaten. Besonders erwähnenswert sind die großen Opfer, die die italienischen Studenten täglich wegen ihrer schlechten finanziellen Situation bringen mussten. Während die deutsche Mannschaft im "Hotel Paradiso" in Asiago logierte, mussten sie im Freien schlafen oder etwas Platz in den Zelten finden, die eigentlich dem Schutz der Segelflugzeuge dienten.

Beim Essen begnügten sie sich mit Obst, das zu dieser Jahreszeit reichlich an den Bäumen hing. Die Tagespreise von 200 Lire waren eine große Hilfe für eine warme Mahlzeit. Daher versuchten die Italiener trotz aller Flauten um jeden Preis zu fliegen und die Tagesprämien zu gewinnen.

Comments on final results

So the first national motorless flight competition ended with very positive results, despite difficulties and setbacks 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 tents where the sailplanes were sheltered.

To eat, they were helping themselves to 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 absence of the wind, wanted to try to fly at any costs. Yes it was to secure the daily prizes.



• Franco Segrè ispeziona il pendio
• Franco Segrè inspiziert den Hang
• Franco Segre inspects the slope

Relazione dell'avvocato Franco Segrè

Franco Segrè Flugreport

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 un'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 quattro anni di esperienza, può dire di aver fatto qualche cosa, questo si deve alla passione ed ai sacrifici di questi goliardi. Infatti, ben 781 furono le ore che Segrè trascorse nelle officine del comm. Gabardini a Câmeri, dal 3 luglio al 1° ottobre, per lo studio e la realizzazione del ***Febo Paglierini****.*
È interessante notare che questo apparecchio (dono della munificenza del commendatore stesso):

1. *fu l'unica macchina italiana a condurre a termine i voli dal monte Sisemol*
2. *che il* ***Febo Paglierini*** *possedeva indiscutibili doti di volo, stabilità ed equilibrio, per potere essere pilotato da un allievo del volo quale era allora l'avv. Segrè*
3. *che il* ***Febo Paglierini*** *è stato l'unico degli apparecchi che hanno partecipato al concorso, in grado di eseguire altri voli ed altre prove. Questo, tenuto conto del terreno solcato ancora dalle granate della Grande Guerra.*

Franco Segrè, uno dei maggiori protagonisti italiani insieme ad Ettore Cattaneo, così racconta gli avvenimenti di Asiago, presentando una relazione e inviando un manifesto degno di essere riportato:

Der Pilot Franco Segrè, der in Asiago den ungeheuren Kampfgeist und Willen der italienischen Studenten erkannte, übermittelt einen detaillierten Bericht über seinen Flug mit dem **Febo Paglierini** während des Segelflugwettbewerbs in Asiago.
Wenn die italienischen Studenten im Wettkampf mit den erfahrenen deutschen Piloten einige Ergebnisse erzielen konnten, so lag das an der Leidenschaft für ihre Arbeit, die sie trotz vieler Entbehrungen zeigten. So arbeitete zum Beispiel Franco Segrè vom 3. Juli bis zum 1. Oktober 781 Stunden in der Werkstatt des Commendatore Gabardini in Câmeri am Bau des **Febo Paglierini** mit.

Dieses von Gabardini gestiftete Segelflugzeug der Akaflieg Pavia überzeugt vor allem durch:

1. Es ist das einzige italienische Segelflugzeug, das auch vom Sisemol flog.
2. Der **Febo Paglierini** hat hervorragende Eigenschaften in Fluglage, Flugstabilität und Steuerbarkeit, sogar bei einem unerfahrenen Segelflieger wie Franco Segrè.
3. Der **Febo Paglierini** ist das einzige Flugzeug, das bis zum Ende des Wettbewerbes und auch danach noch flog, trotz der Geländeverhältnisse mit den Narben aus dem ersten Weltkrieg.

Franco Segrè war auch an dem folgenden Plakataufruf beteiligt, der interessant zu lesen ist:

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

. . . . . .

STUDENTEN!

Wir stehen am Vorabend des ersten internationalen Segelflugwettbewerbs.
Während unsere Kameraden, die Studentenbünde und die Universitäten Italiens, einer nach dem anderen, den Kampf bereits aufgegeben haben, ist unsere Hoffnung, unsere Leidenschaft Wirklichkeit geworden.
Nur wir, die Studenten der alten und ehrwürdigen Universität von Pavia, sind noch im Rennen, die Farben Italiens und unserer Universität gegen die Anderen hoch am Himmel zu verteidigen.
Wir werden unser Versprechen erfüllen. Morgen werden wir neben unseren Maschinen stehen, die wir mit großer Leidenschaft und Liebe gebaut haben.
Mit all unserer Kraft und unseren Gedanken sind wir ihnen verpflichtet.

PAVESI – BÜRGER VON PAVIA!
Wie bisher und nach gutem Brauch, nehmt dies als Ausdruck unserer Kraft und Ergebenheit, die wir Euch hiermit gern entgegenbringen.
Öffnet Eure Herzen für die Arbeit an unseren Flugmaschinen, für Sieg und Ehre gebaut. Gebt uns Tapferen Anerkennung und Unterstützung.

Ruft alle miteinander:
VIVA L'ITALIA – VIVA L'ASUP!
HOCH LEBE ITALIEN –
HOCH LEBE DER STUDENTENBUND!



• *Il Febo Paglierini sul monte Catz*
• Der Febo Paglierini auf dem Katz
• *The Febo Paglierini on Mount Catz*

Segrè ebbe il vanto di migliorare ad Asiago il record italiano di distanza coprendo una retta di 600m e quello di durata volando per 60 secondi, dopo un drammatico lancio che lo stesso 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. Attilio 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 e che una distrazione o una pur minima esitazione, non sarebbero 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"[1] Avvertii che 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

Nach einem dramatischen Start ging der Pilot Franco Segrè in Asiago mit zwei italienischen Rekorden hervor, dem Streckenrekord über 600m und dem Dauerrekord über 60sec. Hier sein Bericht:

"Am Morgen des 19. Oktober verstärkte ich für den Fall einer harten Landung die Fahrgestellbefestigung mit zwei Drähten.
Ich wies Ettore Cattaneo an, während des Startvorgangs besonders aufmerksam zu sein, weil ein Fehlstart möglicherweise der letzte wäre, wenn nicht für mich, dann doch sicher für den **Febo Paglierini**.
Unterhalb der Startrampe, noch vor der Wiese im Tal, tat sich ein gewaltiger Abgrund auf, der keinen Fehler zuließ. Der Rumpf hatte sich als nicht stark genug erwiesen, zwei Brüche mussten bereits repariert werden.

Der Wettbewerbskommissar und Pilot Avvocato Attilio Broglio ließ mich das übliche Formular unterzeichnen. Cattaneo prüfte ein letztes Mal. Jetzt kam der entscheidende Moment: Ich wusste genau, einmal in der Luft, war ich völlig auf mich selbst gestellt und die Maschine würde keine Unachtsamkeit oder den Hauch eines Zögerns dulden. Ich gab Cattaneo einige Anweisungen, nur für den Fall, der Flug wäre nicht erfolgreich. Zwischen den Flügeln hatte ich die italienische Flagge mit dem berühmten Leitspruch: "Acta non

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: "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 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!!" e il povero **Febo Paglierini**, *non più trattenuto dal di dietro, né lanciato dall'elastico, continuò a rotolare come una carrettella sul pendio inclinato, trascinato dagli uomini che reggevano l'elastico!*

Verba![1])"Ich war bereit. Große Stille um mich herum. Ein feierlicher Moment. Ein kleines Mädchen am Hang konnte ein "Oh mein Gott!" nicht zurückhalten. Ich sah hin und sagte freundlich: "Mach dir keine Sorgen."
Cattaneo signalisierte seine Bereitschaft. Ich nahm den Blick von der Kleinen und konzentrierte mich voll auf den Start. Mein erster richtiger Segelflug.

Cattaneo befahl: "Ausziehen!" Das Gummiseil wurde voll ausgezogen. Plötzlich spürte ich hinter mir, dass der Halteriemen sich gelöst haben musste. Tatsächlich, der Riemen war in den Händen der Männer gerissen.
Es war ein Fehlstart und ich entschied sofort, nach links zu drehen, wo weniger Zuschauer standen. Cattaneo, wie üblich im Geiste schon oben, erkannte den Zwischenfall nicht und gab den Befehl: "Laufen!" So zieht die Mannschaft den armen **Febo Paglierini** wie einen alten Leiterwagen den Hang hinab.



• *Ettore Cattaneo in una foto di gruppo davanti al Febo Paglierini*
• Gruppenaufnahme mit Ettore Cattaneo vor dem Febo Paglierini
• *Ettore Cattaneo in a group photo in front of the Febo Paglierini*

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

Als eine Mulde kam, versuchte ich anzuziehen, er hob ab. Fast ohne Geschwindigkeit konnte ich die Höhe halten. Das Seil war los und plötzlich war die Mannschaft hinter mir. Ich erreichte den Rand des Abgrunds, ließ ihn hinein fallen und zog dann sanft an. Ein Wunder, er flog! Ein Wunder, er blieb oben! Ein Wunder! Das Segelflugzeug reagierte auf Querruder. Ich betätigte es mit kurzen sanften Schlägen, um Richtung und Höhe zu halten, genau wie ich es bei den deutschen Piloten gesehen



• ... contro la gru della fusoliera che fece cunea portando avanti i fili...
• ...Mit der Nase krachte die Maschine in den Draht...
• ...I caught the wire with the nose of the fuselage...



• Il Febo Paglierini prende il volo... Meraviglia! • Der Febo Paglierini flog! Ein Wunder! • *The Febo Paglierini takes to the air... Wonder!*

indietro, secondo la manovra dei campioni 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 plané 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 perché, visto che l'apparecchio nonostante 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.

Mi dirigevo direttamente verso un gruppetto di case di cui una dipinta di rosa. Cercai di sfruttare maggiormente il plané per scavalcarla : non potevo. Alla sinistra il prato era interrotto da una stradetta con due muriccioli proprio sul punto in cui potevo

hatte. Das funktionierte, ich spürte sogar dreimal im Rücken eine Kraft, die mich im Sinken wieder nach oben brachte, wie in einer Achterbahn. Kein Zweifel, ich flog über der Ebene.

Etwas entfernt sah ich eine Reihe Telegrafenmasten, die mich aber nicht mehr beunruhigen konnten. Allein in der Luft, spüre ich keine Angst.
Im Gegenteil, ich fühlte mich sicher und geborgen, viel sicherer als an einem Fallschirm. Allen Unkenrufen zum Trotz, die Commendatore Gabardini, Generalsekretär Spadoni der Universität Pavia, Dr. Fortunato und viele andere äußerten, hielt sich der **Febo Paglierini** noch immer in der Luft, dennoch musste ich jetzt eine Stelle zur Landung finden.

Ich steuerte auf eine Häusergruppe zu, eines davon rosa. Ich dachte, einfach darüber hinweg zu fliegen, doch das klappte nicht mehr. Links, eine Wiese, genau hier wollte ich landen, doch die wird von einem Hohlweg durchkreuzt, genau dort, wo nach meinen Berechnungen die Räder aufsetzen würden, ich musste umdenken. Der Wind kam von rechts und das rosa Haus immer näher, jetzt musste schnell eine Entscheidung her. Ich riss alle

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; ora planavo in un prato con due filari di filo spinato posti 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.

Aveva volato per 60 secondi coprendo una retta di 600m. Il record nazionale di distanza era mio, il record di durata conquistato l'antivigilia sul colle Laiten era notevolmente migliorato e 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

Ruder nach rechts, musste die Maschine wieder fangen und musste jetzt auf einer Weide landen. Zwei Reihen Stacheldraht standen mir im Weg, die erste schaffte ich knapp, die zweite nicht mehr. Mit der Nase krachte die Maschine in den Draht, er riss und zerschnitt die Bespannung, zum Glück nicht die Beine des Piloten. Ich zog das Flughorn gegen meinen Körper und der **Febo Paglierini** ist wieder am Boden. Ohne Bruch!

Ich war 60 Sekunden in der Luft und 600 Meter weit geflogen.
Damit hatte ich den nationalen Streckenrekord errungen und mit der Flugzeit brach ich meinen eigenen vorgestern am Leiten aufgestellten.

Das Segelflugzeug war nicht stark beschädigt, wir wussten nun, dass die Ruder funktionierten und die Fluglage stabil war. Nur die Steuerleitungen des Querruders hatten sich während des Fluges leicht gelöst, obwohl ich sie noch vor dem Start genau nach den Anweisungen von Capitano Sacchi

• Il Febo Paglierini scompare alla vista • Der Febo Paglierini gerät außer Sicht • The Febo Paglierini disappears from sight





• Lodovico Zanibelli al posto di pilotaggio del Febo Paglierini
• Lodovico Zanibelli im Febo Paglierini
• Lodovico Zanibelli in the cockpit of Febo Paglierini

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. Emanuele Cambilargiu.

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!

und Emanuele Gambilargiu gespannt hatte. Das Fahrgestell hatte keine Schäden. Das Höhenruder, das mit nur einer einzigen Mutter montiert ist, hält, wie auch die Flügelanschlüsse.

Jetzt hatte ich das Gefühl, dass ich auch vom Sisemol starten konnte.

(1) *Acta non Verba!- Fatti non parole!*
(1) Acta non Verba: Taten, nicht Worte!

Report presented by Francco 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 appreciable results, that is due to their passion and the sacrifices made. For instance, Franco Segrè worked 781 hours in the workshop of Commander Gabardini in Cameri, from July 3rd till October 1st, to prepare the **Febo Paglierini** *for the competition. It might be interesting to observe that this sailplane:*

1. was the only one, which could bring to an end all flights from Mount Sisemol.
2. showed such an ability for flight, stability and balance that it could be flown by an inexpert pilot such as Franco Segrè.
3. was the only sailplane which took part in the competition and which was able to fly till the end and even after, despite the ground devastated by the First World War.

Franco Segrè is also enclosing in this report, the text of a placard which is worth reading.

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[1]

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[2]

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

"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 th **Febo Paglierini** for sure. Below the starting point, before the meadow at the end of the valley, there was in fact a tremendous precipice.

I asked someone to double the fuselage tie rods, as previously they broke.
The flight committee member Attilio Broglio asked me to sign the 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"[KEP]. I confirmed I was ready.

There was a great silence around me. The moment was solemn. A young girl on the side of the slope could not help saying: "My God!". I told her to keep quiet. It was actually the first true flight. Ettore Cattaneo gave the order: "Pull". The cord was stretched to the maximum. Suddenly I felt behind me that the rope was going to loosen and right after it broke. It was a false start and I decided immediately to turn left where there was less of a 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 held the cord, 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 the men were behind me. I reached the edge of the precipice, I dived the nose and I smoothly pulled it back. 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 I could learn from the German pilots.

For three times while I was keeping the level of the sailplane, I felt a force 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 Commander Gabardini, Spadoni, general secretary of the University of Pavia, Doctor Fortunato and many others. I was directing toward a group of houses, one of them was painted with red.

I thought to sustain the sailplane to 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 my mind and find another spot. On the right I knew the wind was blowing and the red house now very near, 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 one. 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 control stick against my body and finally the **Febo Paglierini** *touched the ground without any bum!*

I did fly for 60 seconds covering the distance of 600m. The national record of distance was mine and the duration record established yesterday on the Mount Laiten was already improved by this flight.
The sailplane was safe 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 loosened during the flight, which I had I fixed properly before starting, following the advice of Captain Sacchi and Emanuele Cambilargiu.

The landing cart was not damaged. 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.

(1) Pavesi: the inhabitants of Pavia
(2) Italy, ASUP, Hurray!
(3) Actions non verbal: Action not words

L'altra campana,

ovvero il primo Concorso Interazionale di Volo a Vela raccontato dai protagonisti tedeschi, i loro commenti, le loro critiche, ma alla fine la loro amicizia verso gli studenti pavesi.

Aus anderer Sicht,

oder wie die deutschen Teilnehmer den ersten Internationalen Segelflugwettbewerb in Asiago sahen, ihre Kommentare, ihre Kritik, jedoch schließlich ihre Freundschaft zu den Studenten aus Pavia.

The other side of the story,

or rather the first International Gliding Competition in Asiago, told by the German pilots, their comments, their criticism, but at the end their friendship towards the students of Pavia.



• L'arrivo del Der alte Dessauer ad Asiago
• Der alte Dessauer erreicht Asiago
• The arrival of Der alte Dessauer in Asiago

Ricordi italiani

Italienische Erinnerungen

H. Reinhardt

A volte è bello ripercorrere i giorni pionieristici del volo a vela, le cui manifestazioni spesso includono viaggi all'estero. Ora voglio dirvi del Primo Concorso di Volo a Vela Italiano a cui ho partecipato insieme a due amici, con il **Der alte Dessauer** *del gruppo volovelistico di Köthen.*

Al concorso della Rhön del 1924, fra i tanti ospiti e spettatori, abbiamo conosciuto un membro dell'Ambasciata Italiana a Berlino. Questi si è avvicinato a noi chiedendoci se eravamo interessati a prendere parte ad un concorso di volo a vela ad Asiago in Italia, precisando che le spese per la partecipazione sarebbero state prese a carico del Governo Italiano.

Eravamo certamente disponibili e con noi ci sarebbero stati anche Arthur Martens con il suo **Moritz** *e il biposto* **Deutschland**, *l'Akaflieg di Darmstadt con il loro aliante* **D-9 Konsul** *e l'Akaflieg Charlottenburg con il tutt'ala* **B3 Charlotte II**.

Es ist manchmal schön und nützlich, sich an die Pionierzeiten des Segelfluges zu erinnern, dazu gehören auch die Auslandsreisen deutscher Segelflieger, und heute will ich einmal von dem ersten italienischen Segelflugwettbewerb erzählen, an dem ich mit dem Köthener **Der alte Dessauer** mit noch zwei Kameraden teilnahm.

Wir waren beim Rhönwettbewerb 1924 auf der Wasserkuppe, unter den Zuschauern auch ein Mitglied der italienischen Botschaft, Berlin. Dieser Herr trat an uns Köthener heran und fragte, ob wir bereit wären, anschließend zur Einführung des Segelfluges in Italien an einem Wettbewerb bei Asiago teilzunehmen, die Kosten würden von Italien getragen.

Natürlich waren wir bereit und auch Martens mit seinem **Moritz** und die Akaflieg Darmstadt mit ihrem **D-9 Konsul** wurden noch eingeladen; Martens nahm außerdem seinen Doppelsitzer

Il nostro **Der alte Dessauer** *al concorso della Rhön aveva ottenuto i risultati migliori ed ora era pronto per recarsi a sud, in Italia. L'italiano incontrato alla Rhön aveva decantato i luoghi intorno ad Asiago e noi ne eravamo rimasti entusiasti.*
Prima ci siamo fermati a Bolzano, poi a "Rhönlinge" per assaggiare il particolare vino italiano. Il giorno dopo da Verona abbiamo raggiunto Vicenza, pernottando all' "Hotel Due Mori", perché non sapevamo dove gli altri amici fossero alloggiati.

Il terzo giorno, raggiunto Rocchette, abbiamo preso il treno a cremagliera e, attraverso diversi tunnel e innumerevoli viadotti vertiginosi, siamo giunti ad Asiago, a Nord di Venezia.
Arrivati la sera, sotto una pioggia battente, siamo stati accolti calorosamente dalla gente del luogo e dagli amici italiani. Eravamo i primi tedeschi che visitavano quella zona dalla fine della Grande Guerra.
Eravamo molto eccitati pensando a dove avremmo volato con i nostri alianti. Dal nostro balcone, il mattino seguente abbiamo cercato il luogo del concorso.

Deutschland mit und die Akaflieg Charlottenburg beteiligte sich mit ihrer schwanzlosen **B3 Charlotte II.** Am Ende der Rhön hatte **Der alte Dessauer** am besten abgeschnitten und nun konnte es nach dem sonnigen Süden gehen.

Zunächst machten wir in Bozen Station und als weinungewohnte „Rhönlinge" verderbliche Bekanntschaft mit dem ach so billigen italienischen Wein. Weiter ging es nach Vicenza und am dritten Tage gelangten wir nach Rocchette. Dann brachte uns die Zahnradbahn durch unzählige Tunnels und über schwindelnde Viadukte hinauf nach Asiago. Bei Dunkelheit und strömendem Regen trafen wir dort ein, herzlich empfangen von den italienischen Kameraden und der Bevölkerung. Wir waren die ersten Deutschen nach dem Kriege, die in diese Gegend kamen.

Am Abend unserer Ankunft hatten wir noch nichts von Asiago und seiner Umgebung sehen können, wir waren natürlich auf das Segelfluggelände sehr gespannt. Von unserem Balkon aus besahen wir

• *A destra, Hermann Winter si prepara al volo con il B3 Charlotte II* • Hermann Winter (rechts) vor dem Flug mit der B3 Charlotte II
• *On the right, Hermann Winter prepares to fly the B3 Charlotte II*





• *Il B3 Charlotte II viene trascinato sul monte Catz*
• B3 Charlotte II auf dem Katz
• *The B3 Charlotte II is dragged on Mount Catz*

Asiago è stato uno dei luoghi più coinvolti durante la guerra e a quel tempo venne completamente distrutta, ma al nostro arrivo era già stata in gran parte ricostruita facendoci una bella impressione. Guardando col binocolo la zona di montagna sovrastante la città, avevamo scoperto uno spettacolo desolante: foreste malridotte, crateri, trincee, granate, filo spinato.
In auto raggiungiamo il villaggio del Gallio, 400m ai piedi del monte Sisemol e lì saliamo verso la cima per ispezionare il previsto luogo del lancio degli alianti. Il Sisemol, come tutta l'area circostante, era disseminato di buche, trincee e filo spinato. Proiettili di tutti i calibri erano sparsi insieme a vari equipaggiamenti militari.

am nächsten Morgen gleich nach dem Aufstehen den „Kriegsschauplatz", als der sich das Ganze bald entpuppte. Mit dem Feldstecher suchten wir die weitere alpine Umgebung ab und uns bot sich ein trostloser Anblick: zerschossene Wälder, Granattrichter, Schützengräben, Drahtverhaue usw.

Wir fuhren mit dem Auto bis zum Fuße des etwa 400 Meter über dem umliegenden Gelände aufsteigenden Sisemol und kletterten hinauf. Auch hier wie die ganze umliegende Gegend Granattrichter, Schützengräben und Sappen, mit Drahtverhauen bepflastert. Granaten jeden Kalibers und anderes Kriegsgerät lagen herum und

• *Il Der alte Dessauer trasportato con un cavallo sul pendio*
• Der alte Dessauer im Pferdeschlepp
• *The Der alte Dessauer transported with a horse on the slope*



Poteva accadere a volte che i bambini, giocando con questi proiettili, si ferissero seriamente. Non era per noi molto confortante il pensiero di atterrare su uno qualunque di quegli ordigni.
I nostri volti, sempre più corrucciati, denotavano la preoccupazione di dover atterrare in quei pericolosissimi spazi. Avevamo chiesto agli accompagnatori italiani, come avessero progettato il concorso: nel punto di decollo, cioè in cima al Sisemol, alcuni crateri erano stati riempiti, così come a valle nella zona d'atterraggio. Ciò significava che dovevamo decollare con i nostri alianti a mo' di slitta per poter toccare terra a valle nel punto stabilito.

es war schon vorgekommen, dass Kinder mit diesen Granaten gespielt hatten und dann in die Luft gegangen waren. Für uns ein sehr beruhigendes Gefühl, zu denken, einmal auf einem solchen Ding zu landen; der „Auftrieb" wäre gewiss ganz ungeheuer.

Unsere Gesichter wurden immer länger, als wir sahen, dass zur Landung nur einige Meter zwischen wassergefüllten Granattrichtern, Schützengräben oder Drahtverhauen zur Verfügung standen. Wir fragten die uns begleitenden Italiener, wie sie sich eigentlich die Sache gedacht hätten,



• *Il primo volo di Martens col Moritz* • Der erste Flug, Martens im Moritz • *The first flight of Martens with the Moritz*

Avevamo detto ai colleghi italiani che avremmo volato fino ad Asiago, ma questi avevano sorriso ironicamente, dimostrando di non avere la minima idea di che cosa fosse il volo a vela e questo spiega anche la scelta infelice del luogo. Il Sisemol infatti è circondato da montagne alte che bloccano i venti, non permettendo lunghi voli veleggiati.

Il "Primo Concorso Internazionale di Volo a Vela", svolto nel periodo dall'1 al 15 ottobre, trova in gara cinque alianti tedeschi. Dalla Svizzera era previsto un velivolo, che però non è mai arrivato. Tutto faceva pensare non si trattasse di un vero e proprio concorso, ma piuttosto di un'esibizione degli alianti tedeschi.

worauf sie erklärten, dass oben auf dem Sisemol einige Granattrichter eingeebnet wurden zum Start, ebenso unterhalb des Berges zur Landung, demnach müssten wir mit unseren Flugzeugen wie mit einem Rodelschlitten den Berg hinuntersausen, um auf diesen kleinen Flecken zu landen. Als wir den Italienern sagten, wir werden bis nach Asiago hinunter fliegen, lächelten sie zunächst ungläubig, sie hatten eben noch gar keine Vorstellung vom Segelflug, daher auch die unglückliche Auswahl des Geländes, in dem ein Segelflug gar nicht möglich war, denn der Sisemol wurde von einem Kranz weit höherer Berge umgeben, die jeden Wind wegnahmen, es waren also nur mehr oder weniger



• *Il D-9 Konsul in volo verso Asiago* • Der D-9 Konsul im Flug Richtung Asiago • *The D-9 Konsul in flight toward Asiago*

Per proteggere le macchine di notte in caso di pioggia, i militari italiani avevano allestito delle piccole tende, che alla fine erano risultate insufficienti, tanto che ogni giorno gli alianti venivano smontati e sistemati nel garage dell'albergo.

Il trasporto al luogo di lancio è stata la cosa più difficile e complicata che abbiamo incontrato. Dall'hotel il carrello con l'aliante era trasportato con un'autovettura fino ai piedi del monte Sisemol.
Da lì in poi il carrello era trainato da un cavallo attraverso il pendio della montagna, zigzagando per evitare buche e residuati bellici.
Alla fine di un tribolato percorso e arrivati sul luogo di lancio, iniziava l'operazione di montaggio dell'aliante. Tutto questo spiega perché nel corso della giornata si potessero fare solo un paio di voli.

Martens ha fatto il primo volo con il suo ***Moritz.*** *Ha atterrato senza problemi alle porte d'Asiago vicino all'albergo Paradiso dove alloggiavamo. Lo stesso giorno, dopo due false partenze, prendeva il volo Papenmeyer con il* ***D-9 Konsul*** *dell'Akaflieg di Darmstadt, atterrando dopo un bel volo, a Nord di Asiago sul monte Catz.*
Gli italiani, entusiasti per i voli effettuati dagli amici tedeschi, si lasciano andare ad applausi calorosi.

ausgedehnte Gleitflüge möglich.

Für diesen ersten internationalen Segelflugwettbewerb waren von deutscher Seite die bereits genannten fünf Maschinen gemeldet. Die Schweiz hatte ein Flugzeug gemeldet, das aber nicht kam. Wie zu erwarten, gestaltete sich das Ganze nicht zu einem Wettbewerb, sondern wurde eher zu einem Schaufliegen der deutschen Flugzeuge.

Für die Unterbringung der Flugzeuge waren vom Militär unterhalb des Sisemol Zelte errichtet worden, die aber für unsere Flugzeuge zu klein waren, wir mussten deshalb jedesmal die Maschinen abmontieren und in der Autogarage unseres Hotels unterstellen.

Der Transport zum Startplatz war das schwierigste, was ich in dieser Branche kennengelernt habe, und das ist nicht wenig. Vom Hotel aus wurde der Flugzeugtransportwagen an ein Auto angehängt bis zum Fuße des Sisemol gefahren, dort wurde Auto gegen Maultier ausgetauscht und nun ging es unter abwechselndem „Avanti" und „Piano" den steilen Berg hinauf, auf Trampelpfaden im Zickzack um die Granattrichter herum.



• Molta gente era accorsa a piedi e in macchina • Viele Menschen versammelten sich zu Fuß und motorisiert
• Many people had gathered on foot and by car

La stessa cosa si è ripetuta il giorno dopo, con il volo del **Der alte Dessauer** *di Cöthen.*

Durante la serata si riparavano i danni subiti dagli alianti, dovuti principalmente al trasporto, per poter volare il giorno successivo. Tutta la squadra era sempre molto occupata, così da aver bisogno d'aiuto anche da parte dei militari italiani, inesperti nelle operazioni di lancio.

Oft musste die ganze Last über Schützengräben und Drahtverhaue hinweg gehoben werden, das letzte Stück hinauf zum Gipfel wurden sogar die Flugzeugteile einzeln getragen. Unter diesen Umständen waren am Tage höchstens zwei Starts möglich.

Als erster startete Martens mit seinem **Moritz.** Er landete glatt nahe Asiago unweit unseres Hotels. Am selben Tage gelang es Papenmeyer nach zwei Fehlstarts mit dem Darmstädter **D-9 Konsul** zu fliegen, der nach einem sehr schönen Flug auf dem Katz nördlich von Asiago landete. Die Italiener waren restlos begeistert, ihr südliches Temperament brach durch, das zeigte sich besonders beim Flug des **alten Dessauers** am nächsten Tag.

• Il Goliardia lanciato dal monte Sisemol
• Goliardia startet vom Sisemol
• The Goliardia launched from Mount Sisemol



Über Nacht konnten wir die auf dem Transport erlittenen Beschädigungen der Maschine beheben und das Flugzeug konnte starten. Da unsere Mannschaft leider noch nicht eingetroffen war, musste das Flugzeug durch das noch ungeübte italienische Militär gestartet werden. Hierdurch hatte sich das Flugzeug bei einem Fehlstart beinahe überschlagen, wurde aber nur am Rumpfboden beschädigt, was an Ort und Stelle repariert werden konnte, worauf der Flug gelang. Es landete in der Nähe von Asiago an der Straße nach Gallio. Sofort strömten die Menschen herbei und brachen in spontane Ovationen aus, für einen Flug, der für uns eine Selbstverständlichkeit war.



• Il Deutschland si appresta a volare sul Gallio
• Die Deutschland bereit zum Start nach Gallio
• The Deutschland is preparing to fly over the Gallio

Per questo motivo si era verificata una falsa partenza del ***Der alte Dessauer****, con un danno alla parte inferiore della fusoliera, riparata tuttavia sul luogo e permettendo all'aliante di decollare ed effettuare un bel volo con atterraggio nei pressi della strada che da Asiago conduce al Gallio.*

Molta gente era accorsa in macchina, a piedi o in bicicletta applaudendo calorosamente.
Tanto clamore per un volo che per noi era soltanto una cosa ovvia.

Particolare il volo di Martens con il suo ***Moritz*** *e con un atterraggio in condizioni difficilissime alla stazione di Asiago. Memorabile il volo del* ***Der alte Dessauer*** *pilotato da Otto Fuchs, famoso per i suoi voli su Berlino, che ha effettuato alcuni sorvoli sul cimitero militare del Gallio, dove sono sepolti oltre 6000 soldati italiani e austriaci. Questo volo ha avuto luogo il 12 ottobre1924.*

Nello stesso giorno anche Martens e Papenmeyer si apprestavano a fare lo stesso volo col biposto ***Deutschland****. Nel momento del lancio l'aliante urta un grosso masso, danneggiando i comandi del timone di profondità. Dopo circa 20 metri il velivolo*

In ähnlicher Weise verliefen auch all unsere anderen Flüge. Besonders hervorgehoben sei noch ein Flug von Martens mit dem **Moritz** mit Landung unter schwierigsten Verhältnissen am Bahnhof von Asiago sowie Otto Fuchs' denkwürdiger Flug im **alten Dessauer**, der einige Ehrenrunden über dem Soldatenfriedhof von Gallio flog, auf dem über 6000 gefallene Italiener und Östereicher ruhen.

Ebenfalls an diesem 12. Oktober startete Martens auf der **Deutschland** mit Papenmeyer als Passagier. Beim Abflug wurde das Flugzeug durch einen Stein am Höhensteuer beschädigt. In etwa 20 Meter Höhe brach das Steuer vollständig, die Maschine stürzte ab und wurde zertrümmert. Beide Insassen blieben unverletzt.

Über die Flüge der drei italienischen Flugzeuge ist nicht viel zu sagen. Es handelte sich dabei um den **Condor** eines in Bologna lebenden Deutschen namens Teichfuss. Diese Maschine machte drei Rutscher von etwa 300 Meter Länge auf einer flach abfallenden Wiese am Katz unter Führung des italienischen Fliegeroffiziers Franco Canavesi. Beim vierten Fluge stürzte das Flugzeug ab und ging in Trümmer, der Pilot wurde nur leicht am Kopf verletzt.

Weiterhin war ein Flugzeug **Goliardia** erschienen, erbaut von der Akaflieg Pavia. Dieses Flugzeug machte ebenfalls einige kleine Flüge, ging aber beim Start auf dem Sisemol in Trümmer. Ein drittes



• Il cimitero del Gallio
• Der Friedhof in Gallio
• The Gallio cemetery



• *I resti del Moritz a Dueville* • Die Überreste des Moritz in Dueville • *The remains of Moritz in Dueville*

gravemente danneggiato, si arrestava sul pendio, lasciando fortunatamente indenni entrambi i piloti. Sui voli dei tre alianti italiani c'è poco da dire. Il **Condor** *di Teichfuss di Bologna, pilotato da Franco Canavesi, effettua tre balzi di circa 300m dal monte Catz e al quarto lancio si schianta vicino ad una cascina andando in pezzi. Il Canavesi riporta lievi ferite e viene trasportato all'ospedale. Anche il* **Goliardia** *degli studenti pavesi effettua alcuni brevi balzi e con il lancio dal monte Sisemol si danneggia pesantemente.*

Nessun aliante di F.I.D.I.A. si presenta ancora al concorso.
A causa del pessimo terreno anche il **D-9 Konsul** *è finito in un fossato e si è danneggiato in modo da non poter più decollare. Nello stesso tempo il* **B3 Charlotte II** *ha invece fatto dei bei voli dal monte Catz.*

Il 14 ottobre Martens con il suo **Moritz** *vuole partire dal monte Mazze 1400m per Vicenza distante 27km. Attraverso le aspre montagne dell'Altopiano di Asiago hanno portato l'aliante su questo monte in un viaggio durato una quindicina di ore dove l'hanno rapidamente montato.*

Davanti a noi l'ampia e ridente valle del Po. Nella nebbia del mattino il fiume brilla come un nastro d'argento: uno spettacolo indimenticabile.
Salutiamo Martens. Dopo un semplice decollo scompare dalla nostra vista, verso la conquista del record di distanza detenuto da Albert Botsch nel 1923 con 19km e per consegnare una lettera da parte del sindaco di Asiago a quello di Vicenza.

Flugzeug der F.I.D.I.A. flog überhaupt nicht.

Durch die schlechte Startbahn kam auch der **D-9 Konsul** zu Bruch, als er nämlich nicht rechtzeitig vom Boden abkam, sauste er in einen Schützengraben und wurde derartig beschädigt, das an einen Start nicht mehr gedacht werden konnte. Die **B3 Charlotte II** führte einige nette Flüge am Katz aus.

Am 14. Oktober beabsichtigte Martens mit seinem **Moritz** von dem 1400 Meter hohen Mazze aus nach dem etwa 27 km entfernten Vicenza zu fliegen. Durch die wildzerklüftete Bergeinsamkeit des Altopiano di Asiago brachten wir das Flugzeug in einer 15stündigen Fahrt auf den Mazze.

Herrlich und weit lag die Po-Ebene vor uns, im Morgendunst leuchteten die Flüsse wie silberne Bänder zu uns herauf, ein unvergesslicher Anblick. Wir verabschiedeten uns von Martens. Leicht vollzog sich der Start und bald war das Flugzeug unseren Blicken entschwunden.
In halsbrecherischer Fahrt führen wir mit unserem Auto die steilen Serpentinen nach Rocchette hinab, wo uns die Nachricht erreichte, dass die Maschine bei Dueville völlig zerstört und Martens schwer verletzt sei. Glücklicherweise bestätigte sich dies nur zum Teil. Martens hatte eine Strecke von 19,1 km zurückgelegt, abziehende Luftströmungen müssen den normalen Flug verkürzt haben, denn sonst hätte er weiterkommen müssen.

Das Flugzeug stieß vor der Landung mit dem Flügel an einen Baum und stürzte ab. Martens kam mit

Partiti con la nostra vettura lungo la tortuosa e ripida strada per Rocchette, ci giunge notizia che il **Moritz** *di Martens si era schiantato presso la piccola città Duevillie e che Martens era gravemente ferito. Fortunatamente questa non era esatta e Martens aveva riportato soltanto lievi escoriazioni e qualche distorsione, percorrendo soltanto 19,1km a causa del vento in coda che non gli aveva permesso di coprire una distanza maggiore.*

L'aliante aveva toccato con l'ala la cima di un albero e successivamente si era schiantato a terra.
Alla stazione di Rocchette abbiamo potuto salutare Martens mentre si appoggiava alla spalla del suo fedele autista italiano.

Il concorso volovelistico italiano volgeva alla fine in un area pericolosa e con i molti inconvenienti occorsi, anche gli organizzatori più generosi avrebbero potuto vietarne lo svolgimento. Invece così non è stato! E questo ha dato l'opportunità a due popoli, un tempo divisi dalla guerra, di ritrovarsi amici.
La stampa italiana scrisse profusamente su questo evento, decantando la nostra disponibilità e il trattamento impeccabile a noi riservato.

Al termine del concorso di volo abbiamo trascorso alcuni giorni meravigliosi a Venezia, a Sirmione e a Riva del Garda. Poi a malincuore siamo tornati a casa, non prima però di una breve sosta a Innsbruck e la visita al lago di Starnberg.

A quel tempo non sapevamo ancora che l'anno dopo avremmo partecipato a un ancor più interessante raduno di volo nel sud della Russia. A quando il prossimo viaggio internazionale? Forse in Spagna dove il volo a vela non è ancora conosciuto? Diamoci da fare, potrebbe avvenire presto.

Hautabschürfungen und Verstauchungen davon. Noch vor unserer Abfahrt von Rocchette konnten wir ihn am Bahnhof begrüßen, wie er, gestützt auf seinen treuen italienischen Chauffeur, angehinkt kam.

Mit diesem Flug war unsere italienische Vorstellung beendet, wenigstens fliegerisch. Es hatte reichlich Bruch gegeben und jede andere noch so weitherzige Wettbewerbsleitung hätte die Starts in einem derartig gefährlichen Gelände verboten. Wir hatten es aber trotzdem geschafft. Nicht zuletzt trugen die deutschen Segelflieger in Italien dazu bei, die Beziehungen beider Völker nach dem Kriege zu fördern.

Die italienische Presse war voll von diesem fliegerischen Ereignis und unsere Aufnahme und Behandlung bei der Bevölkerung eine äußerst herzliche.

Nach dem Wettbewerb hatte ich mit drei Kameraden noch einige herrliche Tage – in Venedig, am Lidostrand an der Adria, in Sirmione und in Riva am Gardasee usw. – bis endlich die in Italien erflogenen Gelder ausgingen und wir, wenn auch schweren Herzens, an die Heimfahrt denken mussten.

Damals wusste ich noch nicht, dass ich das Jahr darauf eine noch interessantere Flugexpedition nach Südrußland mitmachen würde, doch davon das nächste Mal. Wann wird wohl der Sturmvogel seine erste Auslandsreise unternehmen? Vielleicht nach der jungen Republik Spanien, wo der Segelflug noch nicht festen Fuß gefasst hat? Keine Utopie. Kameraden, helft und arbeitet nur mit, dann kann es bald werden!

Fonte:
Gazzetta Sturmvogel, volo Flugverband der Werktaetingen e.V., 1932 EMISSIONE Nr.11/1932 - 1 novembre

Im Original erschienen:
DER STURMVOGEL, Flugverband der Werktätigen e. V.
Heft Nr.11/1932 - 1. November

Italian Memories

H. Reinhardt

Sometimes it is nice and useful to recall the pioneering days of gliding, these include the foreign trips of German glider pilots, and today I want to tell about the first Italian Gliding-Competition in Asiago, where I was a guest with two comrades and the glider ***Der alte Dessauer.***

We visited the Rhön competition at 1924 in the Wasserkuppe. Among the visitors and guests there was a member of the Italian Embassy of Berlin. This gentleman came up to us one day and asked if we would be interested to participate in a competition in Asiago to introduce the Rhön gliding in Italy and the expenses would be taken by the Italian Government. Of course we gladly accepted and with us also went Martens with his ***Moritz.*** *The Akaflieg Darmstadt decided to join also with their* ***D-9 Konsul.*** *Martens additionally decided to bring along the* ***Deutschland****, a two-seater sailplane. The Akaflieg Charlottenburg wanted to participate with their flying wing* ***B3 Charlotte II.***
The Rhön Competition was over and our ***Der alte Dessauer*** *had performed as the best sailplane in the competition and now we could move to the sunny south (the south is in German same as Mediterraneo). The gliders were put on the train and traveled to Munich first and then to the Brenner to continue to our final destination Asiago. The Italians had praised the characteristics of Asiago and we were really excited.*

First we stopped in Bolzano, and then in "Rönlinge", to taste the special Italian wine. Next day we went from Verona to Vicenza, where we stayed at the "Hotel Due Mori". We did not know where our comrades had ended up. On the third day we reached Rocchette, from there we took the cog-railway through a number of tunnels and over vertiginous viaducts up to Asiago, which was north of Venezia. In the dark and with a pouring rain, we arrived there and we received a very warm welcome by the local people and the Italian friends. We were the first Germans that had come to that site after the end of the war.
On our arrival we were not able to see anything of Asiago and its surroundings, but we were very excited being in that place. Next morning, from our balcony, we looked at the theatre of war, but we did not imagine that this very place would have been the same place for our gliding competition.
Asiago was one of the hard fought places at the Italian front during the war and it was completely destroyed in those days. When we arrived there in 1924, it was rebuilt in most parts and gave us a good impression. With binoculars we watched the alpine nature around and we found a desolate sight: battered forests, shell craters, trenches, barbed wire, etc.

We drove by car over to the small village Gallio, down the side of Mount Sisemol and we climbed over there, to have a look at the starting point of our gliders. This mountain was, like the whole surrounding area, full of shell holes, crossed by trenches and traps, plastered with barbed wire, shells of all calibers just still there alongside other military equipments and it was often in the past that children had played with these grenades which then blew up. It was not a very comforting feeling to think that you have to land on one of those things, the explosion would certainly be quite big.

Our faces got longer and longer as we saw that we should have landed on only a few meters between two shell holes filled with water and always with trenches or barbed wire around. We asked information how to start and to land from the Italians who organized the event and they explained that on top of the Mount

were shell craters on the start-place and also below the mountain for landing, which were filled with soil. This means we must start our gliders and slide down the hill to land in a small space.
As we told the Italians that we would fly till Asiago, they smiled skeptically, they haven't any idea of gliding, so they made an unfortunate selection of the site for the competition. Of course soaring was not possible as the Mount Sisemol was surrounded by a ring of higher mountains, that took away any wind, so only short flights were possible.
The "Primo Concorso Internazionale di Volo a Vela", the first international gliding competition, took place from 1st to 15th October. From German side, five machines were reported, a glider registered from Switzerland which never arrived and three sailplanes from the Italian hosts. Actually the event was not really a competition, but rather a show of the Germans, flying their sailplanes.
To store the gliders the Italian military organized some tents under the Mount Sisemol, but for our sailplanes they were too small, so we had to disassemble them and store in the hotel garage.

The transportation of the gliders to the launch-place was the hardest thing we experienced. At the hotel the trailer was towed by a car and taken to the foot of Mount Sisemol. From there, a mule pulled the trailer up to the top, alternating "Avanti" and "piano" ("Let's go", "slowly"), zigzagging around the shell craters. Many times we had to lift the trailer over the trenches or some barbed wire.
Once on the top we had to assemble the glider. Under these circumstances, of course it is easy to understand why we could not make more than two starts a day.
The first start was made by Martens with his **Moritz**. He landed smoothly on the outskirt of Asiago, near the hotel where we were staying. On the same day, after two false starts, Papenmeyer flew the **D-9 Konsul** of the Akaflieg Darmstadt.
He made a very nice flight and landed north of Asiago on Mount Catz.
The Italians were completely thrilled and the same excitement was noted the next day with the flight of the **Der alte Dessauer**.

In the night we had to repair the transport damages of the machines, so that they could fly again the next day. Our entire team was very busy and so we needed help from the Italian military to start the gliders, but these solders were not trained for that kind of operation. In fact in a false start the **Der alte Dessauer** was almost rolled over and the bottom of the fuselage was slightly damaged, but fortunately repaired on the spot. At the end the flight turned out successfully.
The glider landed near the road from Asiago to Gallio, where a big crowd arrived by cars and bicycles were there with their eyes on the sky and entered into spontaneous applause, for a flight which for us was very normal.
So the Germans carried out all other flights. Particular was the flight of Martens with his **Moritz**, landing in the toughest conditions at the station of Asiago.
Der alte Dessauer, piloted by Otto Fuchs, famous for its flights to Berlin, made flights over the military cemetery of Gallio, where were buried over 6000 Italian and Austrian soldiers.
In the same day, October 12th 1924, Martens wanted to fly with Papenmeyer on the two-seater **Deutschland**. At the start the glider bumped against a large rock damaging the elevator controls. After running for about 20 meters the glider uninjured came to a halt on the slope, fortunately leaving uninjured both pilots.
About the flights of the three Italian sailplanes there is not much to say.

The **Condor,** designed and built by Teichfuss, a German resident in Bologna, piloted by the Italian aviator Franco Canavesi, made three jumps of about 300 meters from Mount Catz and at the fourth launch it crashed near a farm breaking into pieces. The pilot was injured and taken to the hospital.
Also the **Golordia,** a sailplane built by the students of the University of Pavia, made some short flights and after being launched from Mount Sisemol it was heavily damaged. A third glider of F.I.D.I.A. did not appear. Due to the poor ground the **D-9 Konsul** ended up in a ditch and was so damaged, that they could no longer take off. The **B3 Charlotte** II on the contrary made some nice flights from the Mount Catz.

On 14th October Martens wanted to start with his **Moritz** from the 1400 meters of the Mount Mazze to Vicenza a distant about 27km. Through the rugged mountains of the Asiago Plateau we took the glider to the Mount Mazze on a journey lasted 15 hours and we rigged it very quickly. In front of us the wonderful Po-Valley, in the morning mist the river shined like silver ribbon, an unforgettable view.
We said goodbye to Martens. It was a very nice start and soon the glider disappeared from our sight. Martens wanted to break the distance record of Albert Botsch of 1923 of about 19 km.

He also he brought a letter from the Mayor of Asiago to the Mayor of Vicenza.
With breakneck speed we drove with our car down the steep winding road to Rocchette, when we got the message that the Martens glider had crashed at Dueville and Martens was seriously injured. Fortunately this news was not completely true and Martens had reported only minor bruises and sprains.
He covered only a distance of 19.1km, due to the tail wind that prevented him from covering a greater distance.

The glider's wing had touched the top of a tree and then crashed to the ground.
We would greet Martens at the Rocchette station, as he leaned on the shoulder of his faithful Italian driver. Finally, the flying competition came to the end.
Many breakages. Even the most generous organizers would have banned the event in such a dangerous place. But we made it!
Last but not least, we created a better relationship between the two nations divided in the past by war. The Italian press wrote profusely about this event and our reception and treatment had been flawless.
At the end of the Asiago competition we had a great time in Venice, in the Adriatic Sea, in Sirmione and Riva del Garda, until we finished all the Italian money and we had to think of returning home, but not before a brief stop to Innsbruck and visit lake Starnberg.

At this time we did not know that next year we could have participated in a flying rally in southern Russia. When will it be the next international trip? Maybe to Spain where the glider is not yet known? Let's do it. It could happen soon.

Source:
Sturmvogel Magazine
Flugverband der Werktätigen e.V.
Is.: 11/1932

Il volo a vela in Italia nel 1924

Cronaca di Fritz Papenmeyer, pilota tedesco presente ad Asiago

Segelflüge in Italien 1924

Fritz Papenmeyer, einer der drei deutschen Piloten, weiß davon folgendes zu erzählen:

Terminata la stagione di volo a vela alla Rhön nel 1924, la Lega Aerea Nazionale Italiana ci invita a partecipare al 1° Concorso Internazionale di Volo a Vela ad Asiago. La stessa specificava chiaramente che la Lega si sarebbe fatta carico dei costi di trasporto dei quattro alianti: il ***Der alte Dessauer****, il* ***Moritz****, il* ***D-9 Konsul****, il biposto* ***Deutschland*** *e delle spese di trasferta di noi tre piloti: Otto Fuchs, Arthur Martens e il sottoscritto Fritz Papenmeyer.*

Arriviamo puntualmente ad Asiago il 1° ottobre 1924 con i nostri assistenti di volo e accompagnatori. Ci guida l'ing. Oscar Ursinus, rappresentante ufficiale dell' aviazione tedesca, mentre le macchine volanti rimarranno ferme per parecchi giorni presso la dogana di Verona, sospettosa di qualche irregolarità… Finalmente, dopo otto giorni, gli alianti vengono rilasciati potendo così raggiungere Asiago. Durante questa lunga attesa abbiamo avuto modo di ispezionare palmo a palmo la zona e farci un'idea di dove si sarebbero svolte le gare.

L'altopiano d'Asiago, situato a 1000m s.l.m. è circondato da alte montagne che non permettono ai venti, necessari al veleggiamento, di raggiungere il Monte Sisemol, luogo prescelto. Inoltre, era difficile trovare un posto adatto ai decolli e agli atterraggi, perché l'intera zona era stata teatro di aspre battaglie durante la Grande Guerra e il terreno era rimasto come sei anni prima: attraversato da trincee, fili spinati e

„Nach Schluss der Rhönsegelflüge 1924 erhielten die deutschen Segelflieger eine Einladung zum 1. internationalen Segelflugwettbewerb nach Asiago. Da der italienische Veranstalter, die „Lega Aerea Nazionale", dem deutschen Luftrat eine Garantiesumme für Transporte und Reisezusicherte, wurden die Flugzeuge **Der alte Dessauer, Moritz, D-9 Konsul** und **Deutschland** mit den Piloten Otto Fuchs, Arthur Martens und Fritz Papenmeyer nach Italien entsandt.

Pünktlich zum 1. Oktober trafen wir Piloten, Begleitmannschaften und der Vertreter des deutschen Luftrates, Zivilingenieur Oskar Ursinus, in Asiago ein, mussten aber mehrere Tage auf unsere Flugzeuge warten, die in Verona von der Zollbehörde festgehalten wurden. Erst nach 8 Tagen wurden die Maschinen freigegeben.
In der Zwischenzeit hatten wir uns das Fluggelände genau betrachtet und mussten leider feststellen, dass es zum Segelfliegen absolut nicht geeignet war, denn die Hochebene von Asiago, die etwa 1000m über Seehöhe liegt, ist ringsum von hohen Bergzügen umgeben, so dass der zum Segeln nötige Wind den Monte Sisemol (1300m) nicht erreichte.
Dazu gab es in der ganzen Gegend weder einen anständigen Start- noch Landeplatz, denn hier hatten sich während des Weltkrieges die Hauptkämpfe abgespielt und alles lag noch so



• *La striscione del concorso di Asiago*
• Straßenwerbung in Asiago während des Wettbewerbs
• *The banner of the gliding competition of Asiago*

buche spaventose. Ogni tipo d'ordigno bellico giaceva ancora su tutto il suolo. Questo non era certamente il sito più adatto per una gara di volo a vela.

Il 6 ottobre, proprio il giorno in cui finalmente arrivavano i nostri alianti, abbiamo portato il **Moritz** *ed il* **D-9 Konsul** *sulle pendici del Sisemol, trovando un luogo appena sufficiente per il decollo. Il primo a partire con successo è Arthur Martens con il* **Moritz**, *tra lo stupore e le grida di gioia di tutti i presenti. Dopo un volo di alcuni minuti si posa su un prato alle porte di Asiago.*

Il secondo sono io, ma purtroppo il mio tentativo falliva a causa del terreno troppo soffice in quel punto, così da non permettere, agli addetti alla corda elastica, di correre abbastanza velocemente e di dare la possibilità al mio aliante di sollevare i suoi 200kg. Il tutto reso ancor più difficile dalle asperità del terreno stesso. Così decidiamo di spostarci in un altro punto del pendio, dove troviamo un piccolo spiazzo adatto allo scopo.

Cinque uomini trattenevano il **D-9 Konsul** *per la coda, mentre una trentina di uomini, divisi in due squadre, correvano giù, tendendo la corda elastica. Al grido "mollate", la macchina si catapultava in aria come una freccia, accompagnata dalle grida e dagli applausi della folla presente. Con grande sollievo*

da, wie es die Truppen vor 6 Jahren verlassen hatten: Granatloch an Granatloch, durchzogen von Schützengräben und Stacheldrahtverhauen, bunt umherliegendes Kriegsgerümpel und Blindgänger aller Kaliber.

Trotzdem brachten wir am 6. Oktober, am selben Tage, als die Maschinen in Asiago angekommen waren, den **Moritz** und **D-9 Konsul** zum Startplatz. Als erster startete Martens zum größten Erstaunen aller unter den „Eviva"-Rufen der begeisterten Italiener. Es gelang ihm beim ersten Versuch glatt in die Luft zu kommen. Nach einem schönen Flug landete er auf einem kleinen Wiesenstück dicht bei Asiago.
Nun machte auch ich einen Versuch mit dem **D-9 Konsul**. Zunächst blieb es aber auch bei einem Versuch. Es war nicht möglich, die fast 200kg schwere Maschine von der Erde freizubekommen, denn die Kufe wühlte sich in den weichen Boden des frisch planierten Geländes. Der Startmannschaft war es wegen der Granattrichter und Schützengräben nicht möglich, durch tüchtiges Laufen dem Startseil die nötige Zugkraft zu geben. Kurz entschlossen brachten wir den Vogel an eine andere Stelle, einen schmalen Grasstreifen.
Die Haltemannschaft war fünf Mann stark, und vorn am doppelten Gummiseil zogen etwa 30 kräftige



• Otto Fuchs sul D-9 Konsul • Otto Fuchs im D-9 Konsul • Otto Fuchs on D-9 Konsul

sorvolo il punto dove era appena atterrato Martens, intento a controllare la sua macchina e circondato da curiosi.

Vedendomi passare in volo Martens mi saluta con un gesto della mano, il sorriso è compiaciuto: io continuo la mia rotta verso Asiago. Ora dovevo pensare ad un luogo adatto per l'atterraggio. Così, intravisto un piccolo prato su una collina vicino ad Asiago, poso dolcemente il **D-9 Konsul** *fra due grosse trincee piene d'acqua.*

Fäuste. Laufen brauchte die Startmannschaft nun nicht. Auf das Kommando „Los!" sauste der große Vogel wie aus der Pistole geschossen in die Luft. Ich hörte noch das Händeklatschen und Rufen der unten stehenden Männer, während ich einen Seufzer der Erleichterung ausstieß.

Ich flog auf Martens Landestelle zu. „Arturio" war schon mit dem Abmontieren seiner Maschine beschäftigt, umringt von einer großen Zuschauermenge. Lächelnd winkte er mir zu und ich nahm Kurs über Asiago. Aber bald musste

• Arthur Martens in volo col Moritz
• Arthur Martens fliegt im Moritz
• Arthur Martens in flight in the Moritz





• Il Moritz vola nel cielo di Asiago
• Moritz über Asiago
• The Moritz flying in the sky of Asiago

I voli del 7 ottobre sono stati particolari, direi con un po' d'imprevista acrobazia. Anche quel giorno Martens era partito per primo e malgrado il vento fosse veramente debole era riuscito, provando a destra e a sinistra, a salire di una quindicina di metri dalla quota di partenza. Ben presto però l'aliante scendeva, malgrado il pilota cercasse disperatamente di mantenere quota. Più si avvicinava al terreno e più aveva l'impressione di essere nel bel mezzo di una battaglia aerea, causa il suolo cosparso di relitti bellici.

Improvvisamente il **Moritz** *vira a destra con l'estremità dell'ala che sfiora il bordo di un cratere, poi si gira su se stesso toccando bruscamente terra. Tutto bene comunque! Martens ha volato per circa 15 minuti.*
Ora il mio turno con il **D-9 Konsul**, *mentre il giorno volge all'imbrunire.*
Dopo un perfetto decollo, mi dirigo verso il Gallio dove c'è un grande cimitero militare con i caduti della Prima Guerra Mondiale. Grazie ad un leggero vento durato pochi minuti, riesco a riprendere la quota di partenza e dirigermi verso Asiago.

Per avere un facile ricovero della macchina, la mia squadra di supporto attendeva il mio atterraggio in un piccolo prato nelle vicinanze del garage dell'albergo. Mentre veleggiavo, noto che quel prato era attraversato da una linea ad alta tensione.
Costretto a compiere alcune ampie curve, inizio

ich auch an die Landung denken, so suchte ich mir einen kleinen Hügel in nächster Nähe des Ortes aus, gegen den ich den **D-9 Konsul** mitten zwischen zwei großen Granattrichtern, die bis an den Rand voll Wasser waren, sanft hinsetzte. Mit diesen Flügen hatten der **Moritz** und **D-9 Konsul** ihre Abnahmeprüfung bestanden.

Besonders interessant waren die Flüge am 7. Oktober, die man eher mit Luftakrobatik als mit Segelfliegen bezeichnen kann. Martens startete wieder als erster bei schwachem Winde, aber trotzdem begann der **Moritz** etwas zu steigen. In großen Achten und weiten Schleifen erreichte er bis zu 15 Meter Höhe über dem Abflugort, und als er langsam tiefer sank und je näher er der Erde kam, desto enger und zahlreicher wurden seine Kurven. Als er sich über dem Trichterfeld befand, glaubte man ein Schlachtflugzeug während der Kämpfe vor sich zu haben.
Da legte er sich plötzlich auf die Seite, der rechte Flügel berührte den Rand eines mächtigen Granatloches, das Flugzeug drehte sich blitzschnell und stand. Er war fast 15 Minuten in der Luft gewesen. Jetzt kam ich wieder an die Reihe mit dem **D-9 Konsul**. Es fing schon an zu dämmern. Nach gutem Start flog ich in die Richtung, wo sich ein großer Ehrenfriedhof befindet. Da wir ungefähr 2m Wind hatten, stieg die Maschine etwas. Ich flog einige Ehrenrunden, kehrte fast bis zum Startplatz zurück und nahm dann die Richtung nach Asiago.

Ich hatte mit der Startmannschaft verabredet, auf einer kleinen Wiese direkt neben der Garage, wo die Maschine die Nacht über untergestellt wurde, zu landen, um den Transport zu vereinfachen. So hielt ich direkt auf diesen Platz zu, nachdem ich über Asiago noch einige Kurven geflogen war. Nun musste ich aber zu meinem größten Schrecken feststellen, dass die Wiese von einer Hochspannungsleitung umgeben war. So war ich gezwungen unter zwei Masten hindurch zu landen. Zwar berührte ich mit dem Seitensteuer die Drähte, dass die hellen Funken sprühten, aber der D-9 **Konsul** kam wieder heil auf die Erde.
Diese Landung stellte der Maschine ein glänzendes Zeugnis für ihre Steuerfähigkeit aus, trotz der großen Spannweite von fast 19m. Überhaupt fanden die heutigen Leistungen der deutschen

ad impostare l'atterraggio tra i due pali della linea elettrica. Purtroppo il mio timone di profondità ne sfiorava i cavi generando una serie di scariche che fortunatamente non creavano alcun danno serio al ***D-9 Konsul****, che poteva così tranquillamente posarsi a terra.*

L'atterraggio dimostrava l'eccellente manovrabilità dell'aliante, malgrado la sua apertura alare di quasi 19 metri. Con questi primi voli del ***Moritz*** *e del* ***D-9 Konsul****, ci eravamo conquistati la stima e l'ammirazione di tutto il pubblico presente.*
Nel frattempo anche gli alianti dei piloti italiani erano arrivati sul pendio e ci veniva richiesto di assistere ai loro primi voli di prova. Purtroppo però quelle macchine non erano nelle migliori condizioni per volare. Alla Rhön, non avrebbero certo ottenuto il permesso di decollare.

Tutta la nostra ammirazione andava comunque al capitano Franco Canavesi, famoso pilota da caccia durante la Prima Guerra Mondiale, il quale rompeva un aliante dopo l'altro, fortunatamente senza conseguenze per sé stesso.



• *L'arrivo del Goliardia con F. Segrè ed E. Cattaneo*
• Ankunft der Goliardia mit Segrè und Cattaneo
• *F. Segrè and E. Cattaneo arrive with the Goliardia*

Maschinen und Piloten besondere Anerkennung.
Inzwischen waren auch die italienischen Flugzeuge eingetroffen und wir wurden von den italienischen Piloten gebeten, ihren ersten Flugversuchen beizuwohnen. Eine Beschreibung der italienischen Flugzeuge erübrigt sich, in der Rhön wäre keines von ihnen zum Start zugelassen worden, da sie nicht lufttüchtig waren.

Umso mehr zu bewundern war der Schneid des kleinen Kapitän Canavesi, eines alten italienischen Kriegsfliegers, wie er eine Maschine nach der anderen zu „Kleinholz" verarbeitete, ohne selbst Schaden dabei zu nehmen.
Da Fuchs den **D-9 Konsul** beim Start im Trichtergelände schwer beschädigt hatte und ich dadurch ohne Maschine war, bot mir Martens an, seinen Doppelsitzer **Deutschland** zu fliegen.
Zunächst aber wollten wir einen Flug zusammen darin machen und dabei zwei Blumensträuße mit den deutschen und italienischen Farben über dem Ehrenfriedhof Gallio abwerfen. Das Publikum, dem man unser Vorhaben mit einem Sprachrohr mitgeteilt hatte, nahm die Mitteilung mit lautem Beifall auf.
Wie eine schwarze Mauer standen die Menschen zu beiden Seiten der Startbahn. Da die Flüge der Deutschen überall bekannt geworden waren und es außerdem noch Sonntag war, hatten sich große Menschenmengen aus allen Teilen Italiens eingefunden. Von Mailand und Rom hatten Extrazüge die Gäste gebracht, und eine endlose Kette von Motorrädern, Autos usw. bevölkerte die Hochebene von Asiago.

Martens bestieg den Führersitz, ich nahm hinter ihm mit den Blumen Platz. Schon ertönte das Kommando „Ausziehen!", „Laufen!" und „Los!".
Dumpf polterten die Rollbälle über den Boden. Im selben Augenblick, als Martens die Maschine

Poiché Fuchs aveva danneggiato pesantemente il **D-9 Konsul** *nell'intento di atterrare in mezzo a due grosse buche, ora mi trovavo senza aliante e così Martens mi proponeva di volare con lui sul biposto* **Deutschland**. *Il piano era di sorvolare il cimitero militare del Gallio e di lanciare due mazzi di fiori legati con nastri dai colori delle nostre rispettive bandiere, italiana e tedesca, per onorare quei caduti.*

La notizia si era sparsa. La gente arrivava con ogni mezzo: in treno da Roma e Milano, in macchina o in motocicletta dai paesi vicini.

Era domenica e un' incredibile folla si era disposta sui fianchi del luogo di partenza per assistere all'annunciato evento. Martens sedeva al posto di comando, mentre io mi sistemavo in quello posteriore tenendo i due mazzi di fiori in mano, pronti per essere lanciati.

Tirate... Correte... Mollate...

Con un rumore sordo l'aliante rimbalza sul terreno accidentato e quando Martens tenta di sollevarlo da terra, una forte vibrazione si diffonde attraverso la cloche di comando. Il timone di profondità urta un ostacolo del terreno e si stacca di colpo.

Dopo alcuni pesanti sobbalzi ci troviamo nuovamente fermi a terra. Il sedile anteriore si rompe e Martens mi finisce in grembo. A parte qualche piccola ammaccatura, non avevamo riportato serie conseguenze. La nostra macchina però era fuori uso e tutto questo a causa delle asperità di un terreno per niente adatto al volo a vela.

A questo punto abbiamo deciso all'unanimità di terminare le gare e di ritornare al più presto in Germania. Il giorno successivo partiamo, mentre Martens decideva di restare e, visto che il suo **Moritz** *era ancora in buone condizioni, pensava di fare un altro volo, come racconterà lui stesso.*

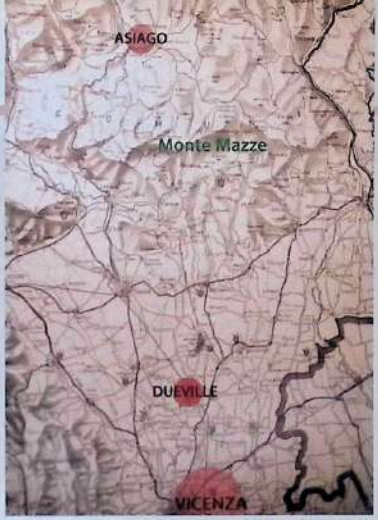


• *Una folla attende il lancio del Deutschland*
• Zuschauer warten auf den Start der Deutschland
• *A crowd awaits the launch of the Deutschland*

abhob, gab es einen Krach und im Steuerknüppel eine Erschütterung. Das Höhensteuer war gegen ein Hindernis gestoßen und hatte sich selbständig gemacht. Martens rief mir noch zu: „festhalten!", dann legte er die Maschine scharf in die Kurve, - durchsacken, ein Ruck - die Erde hatte uns wieder. Martens war bei dem Aufprall mit seinem Sitz durchgebrochen und lag mir im Schosse. Außer einigen Verstauchungen waren wir heil, aber der schöne stolze Vogel war auch ein Opfer dieses Geländes geworden.

Nun sahen wir ein, dass es doch am richtigsten war, so schnell wie möglich abzureisen. Am nächsten Tag wurde gepackt und alles verladen. Schließlich kam aber doch noch die Expedition zu einem leistungsmäßig befriedigenden Ergebnis."

Alle hatten schon gepackt, nur Martens wollte noch mit seinem **Moritz**, dem einzigen heilen Vogel des Wettbewerbes, einen Flug machen, den er uns selbst erzählt.



Da Monte Mazze a Dueville Il pilota Arthur Martens si racconta

Le gare sul monte Sisemol per noi tedeschi erano alla fine, non solo perché i nostri alianti erano stati danneggiati soprattutto per l'inadeguatezza del terreno di volo, ma anche per certe divergenze con la direzione di gara che, apparentemente, non sembravano risolvibili.

L'unico aliante a rimanere ad Asiago in buone condizioni di volo era il mio **Moritz**, *miracolosamente sopravvissuto malgrado le asperità del terreno e la linea d'alta tensione. Questo mi sembrava di buon auspicio per accettare una nuova sfida, o forse mi sbagliavo e sarà in parte dimostrato.*

Già durante il nostro viaggio attraverso le tortuose strade di montagna per raggiungere Asiago insieme a Oskar Ursinus, il padre della Rhön, avevo espresso il desiderio di volare da un altezza di 1000m fino alle rive del Po, perché pensavo che sarebbe stato abbastanza facile battere il record di distanza di

Vom Monte Mazze nach Dueville

Der Wettbewerb auf dem Monte Sisemol war zu Ende gegangen, teils weil wir Piloten unter dem Maschinenbestand weitestgehend „aufgeräumt" hatten, teils weil es unüberbrückbare Differenzen mit der italienischen Oberleitung gegeben hatte. Ganz geblieben - (vielleicht aus Versehen) - war eigentlich nur noch mein **Moritz**, der sich bis zum letzten Tag allen Hindernissen, wie Drahtverhauen, Granattrichtern, querfeldeinlaufenden Hochspannungen und (hier sei das Gemälde abgebrochen) mit List und Tücke entzogen hatte.
Das schien ein Fingerzeig des Schicksals! Sicherlich hatte es gerade ihn noch für größere Taten aufgehoben, wähnte ich!
Die Tat kam ja auch – sozusagen „sehr eilig" - den Erfolg, lieber Leser, findest du im Bild, wenigstens den materiellen, in Form der Überbleibsel des **Moritz**! Aber wir wollen nicht vorgreifen.
Schon als bei unserer Ankunft der „Rhöngeist" Oskar Ursinus und ich im Auto die Serpentinen

18,7km detenuto da Albert Botsch, anche con vento zero, semplicemente veleggiando.

Durante le gare sul Sisemol, avevo identificato un luogo adatto per questa impresa. Si trattava di un piccolo spiazzo sulla vetta del monte Mazze a 1400m s.l.m. e speravo di raggiungere Vicenza, distante 27km.
Ma come spesso accade: L'uomo propone e... il vento dispone!

Il 14 ottobre era una bellissima giornata di fine estate e con l'aiuto di alcune persone della squadra, abbiamo trasferito il **Moritz** *con tutto il necessario al volo, da Asiago alla vetta del monte Mazze. Dopo che il fotografo ufficiale Domenico Bonomo aveva scattato alcune foto per la stampa, ero pronto per il decollo, ma anteporre alcuni commenti sul luogo di partenza prescelto è utile.*

Il Mazze, paragonato al monte Sisemol, era un vero e proprio paradiso. Un piccolo prato di circa 70m di lunghezza e 40m di larghezza con una leggera pendenza, al di là del quale non c'era però nulla. Evidentemente una falsa partenza sarebbe stata fatale per l'aliante e per il pilota stesso. Una bella responsabilità per gli assistenti al lancio, ma la squadra di Darmstadt era ben addestrata e ciò mi dava una certa tranquillità. Tirate... Correte... Mollate...
Il gancio si stacca e come una freccia il mio verde uccello si libra nel cielo italiano. Il forte strappo della corda elastica non ha prodotto alcun rumore del pàttino sul terreno. Sotto di me, a 1000m, un primo villaggio che riconosco sulla mia mappa.
Controllo la perdita di quota e mi rallegro nel constatare che ho mantenuto la stessa quota di partenza, con una distanza percorsa di circa 3km.
Purtroppo è una giornata troppo calma, con quasi completa assenza di vento, altrimenti avrei potuto percorrere una ben maggiore distanza.
Ora, considerando le attuali condizioni, ho la possibilità di calcolare il mio percorso di volo.

Il mio obbiettivo è di raggiungere Vicenza e se i miei calcoli sono esatti, con una distanza in linea d'aria di 26km e una differenza d'altitudine di 1300m, mi occorre un rapporto di planata 1:20. Per controllare la mia posizione prendo nota sulla mappa della mia quota nei vari passaggi. Mi sembra di aver fatto quanto meglio possibile, ma ahimè, in questo caso la matematica non mi aiuta. Proprio ora sto

der Alpenkette hinauf sausten, packte mich unwiderstehlich der Gedanke, von da oben einmal 1000m über der Erde in die Poebene hinauszuschweben. Ich hatte ausgerechnet, dass es ein Leichtes sein müsste, an dieser Stelle den damaligen Streckenweltrekord von Albert Botsch (18,7km) zu überbieten, selbst bei Windstille im Gleitfluge. Noch während des Wettbewerbes hatte ich einen Startplatz ausgesucht, auf einem kleinen Plateau des etwa 1400m hohen Monte Mazze. Bis Vicenza hoffte ich zu kommen - knapp 27km. Doch der Mensch denkt, und der Wind lenkt!

Es war ein herrlicher Spätsommertag, dieser 14. Oktober, hinter den ich später drei Kreuze gemacht habe. Mit Hilfe einer kleinen Autokarawane war der **Moritz** und alles, was zum Start mehr oder weniger notwendig war, von Asiago zum Abflugplatz gebracht worden. Nachdem auch noch ein Herr Domenico Bonomo, der unerlässliche Pressephotograph, für alle Fälle seine Pflicht durch mehr oder weniger schnelles Abrollenlassen des Schlitzverschlusses erfüllt hatte, waren wir soweit, - halt noch einige Worte über den Startplatz selbst: Er war - was die Bodenbeschaffenheit anbelangt - gut, ein wahrer Himmel auf Erden im Vergleich mit dem zertrommelten Gelände des Monte Sisemol! Eine kleine Wiese - leicht geneigt gegen die im Sonnendunst liegende Poebene - etwa 70m lang und 40m breit.

Aber was dann anschließend kam, - Nichts – rein gar nichts! Wenigstens die nächsten 500m abwärts. Dann kam eine eingeschnittene Serpentinenstraße - und dann - noch einige hundert Meter Luft. Das soll heißen, dort wo die 70m Startbahn zu Ende war, fiel die Felswand in ganz steilem Winkel ab in die Ebene! - Ein Fehlstart wäre also der sichere Untergang von Mann und „Luftross"! Aber - die Darmstädter Gruppe startet mich, also wird's schon gehen!
„Laufen!" - „Tschang!" knackt mein Auslöser hinter mir und schon schießt mein grüner Vogel ins Blau des italienischen Himmels! Kaum ein spürbares Anrollen der Laufbälle, so stark war der Zug im Gummiseil. Tausend Meter unter mir zieht ein Dorf vorbei! Meine erste Marke auf der Karte, ich kontrolliere meinen Höhenverlust - und stelle zu meiner größten Freude fest, dass ich kaum die Starthöhe unterschritten habe - und dabei schon mehr als 3km Entfernung zurückgelegt!

attraversando il mio secondo passaggio sulla mappa. Un rapido sguardo all'altimetro, ma continuo a perdere quota. Non può essere! Batto con le nocche l'altimetro, ma l'indicazione è corretta.

Attraverso la nebbia della pianura: in lontananza vedo Vicenza. La direzione è giusta, ma l'altezza non è sufficiente. Proprio sotto di me scorgo un piccolo aeroporto, terzo passaggio sulla mappa. Ho perso ancora molta quota!
Ho già percorso 13km e la mia altezza è ora soltanto 500m. Ciò significa che non posso raggiungere Vicenza in alcun modo. Devo quindi trovare un posto dove atterrare in sicurezza, ma la situazione non mi

Leider hatten wir an diesem Tage Windstille, sonst hätte ich wohl meinen ganzen Flugweg von vornherein anders eingerichtet. Die Strecke hätte dann sehr lang werden können.
So - unter den obwaltenden Umständen - hätte ich allerdings die Möglichkeit, meine Flugbahn im Raum ziemlich mathematisch genau festlegen zu können. Bis Vicenza wollte ich kommen - gerade Strecke etwa 26km - Höhenunterschied 1300m - der Gleitwinkel meines **Moritz** war etwa 1:20! Die Rechnung stimmte. Um dauernd meine Flughöhe kontrollieren zu können, hatte ich mir auf der Flugstrecke verschiedene markante Punkte und ihre Höhenlage in der Karte vermerkt, so dass ich



• *La preparazione del Moritz per il volo*
• Der Moritz am Start
• *The preparation of the Moritz for the flight*

sembra molto favorevole. Non ho mai visto tanti filari di viti come ora. Non un campo, non un prato... solo vigneti.

Questo denota che agli italiani piace molto il vino, almeno in questa zona. Certo che in questo momento sarebbe meglio un prato o un vigneto. Mentre faccio queste considerazioni, il mio **Moritz** *continua a scendere rapidamente. Inutile controllare l'altimetro, ora posso contare i grappoli d'uva...*
Inutile battere ancora sull'altimetro che continua imperterrito ad indicare "discesa".

Istintivamente smetto di seguire la rotta verso Vicenza

also aufs Beste gerüstet war. Aber - o weh! Höhere Mathematik! Wie unterliegst du den Tücken des Objekts!

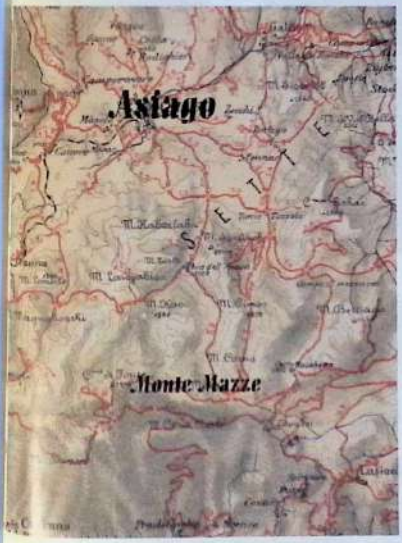
Eben überfliege ich meinen zweiten Kontrollpunkt! Ein Blick auf Höhenmesser und Karte - was ist das? Wo habe ich die Höhe gelassen? Das kann doch nicht stimmen? Wütend trommle ich auf meinem Höhenmesser herum - er rührt sich nicht! Also doch richtig! In der Ferne taucht aus dem Dunst Vicenza auf - die Richtung ist gut! Aber - ob es reichen wird??
Unter mir ein schöner Flugplatz - der dritte Kontrollpunkt in meiner Karte. Wieder zu viel Höhe



• ...dove intendevo posarmi, alcune mucche stavano brucando tranquillamente.
• ...Wärum wollten Kühe und Ochsen gerade hier meinen Moritz begrüßen?
• ...exactly where I was intending to land, a herd of cattle was watching my approach.

e volo parallelo alla linea ferroviaria che conduce a Dueville, dove in caso di atterraggio forzato sarebbe meglio che atterrare in una vigna, anche perché il recupero ed il trasporto dell'aliante sarebbe più facile.
... 300m... 250m... 220m... 200m. Improvvisamente a circa 3km di distanza scorgo un piccolo prato, un'oasi nel deserto, vicino alla stazione ferroviaria di Dueville. Faccio una larga curva a "esse"... ancora una volta a destra... naso in giù... viro a sinistra... acquisto velocità... sono a pochi metri dal suolo... e nel mezzo del prato, esattamente dove intendevo posarmi, alcune mucche stavano brucando tranquillamente.

Per instinto, onde evitare di colpire gli animali, faccio una brusca virata a sinistra e mi trovo a sorvolare degli



verloren! Was mache ich nur für Blödsinn?
13km habe ich hinter mir - 500m bin ich noch hoch,- kann also nicht mehr bis Vicenza kommen! Knickend - aber wahr!
Ich fange an, mich nach Landeplätzen umzusehen - besser ist besser. Aber diese Angelegenheit sieht sehr dumm aus - noch dümmer als dumm! So viele Weingärten auf einem Haufen habe ich noch nie gesehen! Keine Wiese - kein Feld - nichts, nur Weingärten. Ich gebe gern zu, dass der eine oder andere für derartige Gegenden - man denke sich die herrliche Sonne Italiens hinzu! - lebhaftes Interesse haben kann. Ich für meinen Teil möchte jedoch sagen, dass mich diese eigenartige Einrichtung der Natur alles andere als angenehm berührte. Umgekehrt wäre mir die Sache weit sympathischer gewesen!

Während ich noch so die Vor- und Nachteile von Feldern, Wiesen und Weingärten zueinander in irgendein Verhältnis zu bringen suche, sinkt der **Moritz** rapide! Eine genaue Höhenkontrolle ist nicht mehr notwendig. Dass die Weingärten - und alles, was drum und dran hängt - mir entgegenwachsen, kann ich so schon ganz gut sehen. Wenn ich aber trotzdem einmal wütend meinem Höhenmesser eine „linke Gerade" verpasse, so antwortet er darauf doch nur höhnisch mit einer umso größeren Verbeugung des Zeigers - erdenwärts!
Wohl instinktmäßig habe ich längst den direkten Kurs nach Vicenza geändert. Ich fliege jetzt parallel der Bahn nach Dueville. Immerhin kann man ja die „Kiste" am Bahnkörper nochgünstigerhinschmeißen als in den Weingärten. Auch das Verladen der Reste geht dann einfacher und schneller ... 300m ... 250 ... 220 ... 200 ...
Was ist das? Aus dem Dunst taucht urplötzlich - quer zur Bahn liegend - eine herrliche Wiese auf, eine Oase in dieser (Verzeihung!) Wüste, etwa 3km entfernt --- dahinter ein leuchtend weißes Bahnhofsgebäude - und noch etwas weiter ein Dorf - Dueville!

In großen S-Kurven schlängelt sich der **Moritz** näher ... noch einmal rechts ... Sturzflug ... Linkskurve ... und mit großer Fahrt ... Ja, - sind denn die ganz verrückt geworden? - ob ich das gerufen oder nur gedacht habe, weiß ich nicht mehr genau, auch nicht, ob ich lachen oder weinen sollte!
Kühe und Ochsen sind ja für die meisten Menschen zum Leben notwendig. Warum sie aber gerade hier



• *Il relitto del Moritz a Dueville*
• Die Überreste des Moritz in Dueville
• *The wreck of the Moritz in Dueville*

alberi alti una quindicina di metri e poi i pali della linea telefonica e di quella elettrica. Cerco di aumentare la velocità con cloche a picchiare ... 100km... 110km... 115km. Ora riprendo a cabrare e l'aliante risponde con un elegante balzo... sorvolo gli alberi... sollevo leggermente l'ala destra... sembra perfetto... ma ahimè, l'ala sinistra tocca la punta di un albero.

Precipito a terra. Mi proteggo la faccia con un braccio. Tutte le ossa sembrano essere al loro posto.
Cerco di liberarmi dai rottami intorno a me e sputo alcuni vetrini dell'altimetro che mi sono finiti in bocca. Mi siedo sul naso del **Moritz** *che non ha più la sua forma originale e aspetto aiuti. Dopo pochi minuti molte persone si presentano sul posto e mi aiutano a portare il povero* **Moritz** *vicino alla stazione di Dueville.*

Alcuni giorni dopo a Milano, con una breve cerimonia, ricevo una grossa coppa d'argento, poiché avevo battuto il record mondiale di distanza con 21,2km.

- auf dieser einsamen Wiese - notwendigerweise sein mussten, ist mir schleierhaft geblieben. Noch schleierhafter, warum sie sich nicht weiter in ihrer Ecke friedlich mit Wiederkäuen beschäftigten, warum sie ausgerechnet in geschlossener Phalanx meinen heransausenden **Moritz** begrüßen wollten. Zu meiner Schande gestehe ich auch, dass mir die Art und Weise dieser Begrüßung durchaus unsympathisch war, zumal ich fürchten musste, in den nächsten Sekunden mit meinen gehörnten Bewunderern in direkten Kontakt zu kommen.

Ich verzichtete freiwillig auf das Vergnügen eines "krachenden Empfanges", verzichtete stillschweigend auf "Beefsteak à la tartare", schlug mir Ochsenmaulsalat aus dem Kopfe, - und reiße den **Moritz** dicht über dem Boden in einer scharfen Linkskurve herum, eingedenk dem Sprichwort: "Der Klügere gibt nach". Vor mir - schier unüberwindlich - eine Pappelreihe wenigstens 15m hoch, dahinter noch ein kleines Grünfeld - herrlich eingerahmt von Telefonleitungen, Hochspannungen und Eisenbahndämmen! Ich drücke, ...drücke, ...was die Tragflächen halten wollen! ...100km ... 110 ...115! Jetzt - ein kurzer Ruck im Höhensteuer, ein eleganter Sprung der Maschine, - Baumspitzen !!! Rechts etwas heben! So ... so! ... es geht wunderb...

"Krach!" - hängt der linke Flügel im Baumgipfel! Senkrecht schießt die Erde mir entgegen ... Beine angezogen ... Brille ab ... ein Arm deckt das Gesicht ... Nacht ...
Meine Knochen waren noch ganz, das stellte ich zunächst fest, bevor ich anfing, mich langsam aus den Resten zu befreien. Eine Portion Glassplitter, die ich gefrühstückt hatte - sie rührten vom Höhenmesser her - spuckte ich aus, dann setzte ich mich - arg angestaucht - auf den vorderen Fußball meines **Moritz**, den ich an einer Stelle wieder fand, wo er vorher nicht gesessen hatte, und wartete auf Hilfsbeflissene.
Die kamen denn auch, nachdem sie sich von weitem vergewissert hatten, dass Gequetschte nicht mehr zu bergen waren, luden die Überbleibsel auf die Schulter und brachten sie nach der etwa 150m entfernten Bahnstation Dueville.
Einige Tage später - in Mailand - wurde mir dann eine riesige silberne „Coppa" feierlichst überreicht, weil dieser Flug ein Weltrekord - 21,2km Entfernung! - gewesen war.

Fritz Papenmeyer, one of three German pilots likes to tell his gliding story like this:

When the 1924 Rhön gliding season ended, we were invited to participate in the first international gliding competition in Asiago. The "Lega Aerea Nazionale", the Italian Organizers of the event, clearly specified to pay the transport costs of our sailplanes: ***Der alte Dessauer, Moritz , D-9 Konsul*** *and* ***Deutschland,*** *as well as the transfer costs of the pilots Otto Fuchs, Arthur Martens and Fritz Papenmeyer.*

Punctually, on the first of October we arrived together with the pilots, service people and the official member of the German Air Authority, Civil Engineer Oskar Ursinus. Unfortunately, we had to wait several days for the sailplanes to be released by the customs officers, suspicious of some irregularity. Finally, eight days later, the machines arrived. In the meantime we had inspected any corner of the slope, to identify where the competition would take place.
The plateau of Asiago, 1000m above sea level, is bounded by high mountains, which do not allow the winds needed for gliding to reach Mount Sisemol. It was difficult to find a place to start and land, as the site had been theatre of severe battles during WW1 and the whole area was covered by a mass of shell pits, craters, barbed wire and dead shells of all calibres. It was not for sure the ideal place to run a gliding competition.

Finally, on the 6th of October the sailplanes arrived and we took the ***Moritz*** *and the* ***D-9 Konsul*** *on Mount Sisemol, finding a suitable spot for launching. Martens took off first. To the great astonishment of everyone around and to cries of "evviva" from the crowd, he succeeded on his first attempt with a nice flight, lasting a few minutes and landing in a small meadow outside Asiago.*
Now it was my turn with the ***D-9 Konsul****. The first attempt failed as the ground was too soft in that spot, not to allow the bungee cord crew to run fast enough to lift the 200kg of my sailplane and also because of the shell holes and craters on that area. So, we decided to take the sailplane to another place, a small narrow piece of meadow on the slope.*
Five people held the ***D-9 Konsul*** *by the tail and thirty people, divided in two groups, pulled the bungee cord at the front. On the command "Go", the big bird was catapulted into the air like an arrow. The clapping of hands and screaming of people below me escorted my take off. With great relief, I flew over Marten's landing spot, I saw him busy with his glider and surrounded by a big crowd.*

He laughed at me and waved his hands and I headed for Asiago. I had now to think where to land. I saw a small spot on top of a little hill near Asiago and landed the ***D-9 Konsul*** *smoothly between two big shell craters filled with muddy water.*
The flights of 7th October were special! I would say because of an unexpected acrobatic performance. Once again Martens was the first to start. The wind was very poor, but the ***Moritz*** *was able to climb a little. By making several orbits and turns he made a height of approximately 15 meters above the starting point, but soon after he started slowly sinking. The closer he was coming to the ground, the greater the number of turns he had to make. When he was just above the field with its bomb craters and shell pits, he looked like a battle glider in combat.*

All of a sudden the glider turned sideways, the right wing touched the rim of a crater and the glider, with lightning speed, turned through 180 degrees and came to a standstill. He had been in the air for around 15 minutes. Now it was my turn with the ***D-9 Konsul****, but it was already the twilight hour. I had a smooth launch and I headed towards Gallio military cemetery. Since I had a wind-speed of two*

meters per second, the sailplane climbed nicely, I flew a few loops, returned almost to the starting point and again headed for Asiago.

In order to make the transport to the garage easy, I had agreed with my service team to land very near the garage, in a small meadow. After doing several orbits over Asiago, I aimed for this spot, but was shocked to find high voltage cables crossing the area. I was forced to land under the wires, between two of the poles. My rudder touched the wires and sparked like hell, but the **D-9 Konsul** landed without serious damage.
This landing proved how excellently the glider could be flown, despite of its wingspan of about 19 meters. In summary, the performance of the German pilots and gliders achieved high appreciation everywhere. In the meantime the Italian team's sailplanes had arrived and the Italian pilots asked us to watch their initial trials. Unfortunately their sailplanes were not in the best of condition. At the Rhön, in Germany, they would not have received the permission to fly.

We admired the courage and daring of the little Italian Captain Canavesi, a well known fighter pilot, all the more. He had crashed one sailplane after another without getting hurt.

Because Fuchs had damaged the **D-9 Konsul** so badly in his attempts to be launched from between the bomb craters, I no longer had a glider, so Martens offered me to fly in the two-seaters **Deutschland**. The idea was to drop a bunch of flowers, tied with ribbons in the colours of the Italian and German flags, into the military cemetery of Gallio, to honour the soldiers from both countries who died in WW1.

It was on a Sunday and a big crowd arrived from all over Italy. Extra trains from Milano and Rome delivered an enormous number of people and an endless chain of Automobiles and Motorcycles covered the highlands of Asiago.

Martens entered the glider and took the front seat. I sat behind him holding the flowers. Then the commands: "pull... run... go" were shouted.
With a dull noise the glider rumbled along the ground. When Martens tried to get the glider off, there was suddenly a heavy creaking sound and a terrible shaking of the control stick. The elevator bounced against an obstacle and broke away and we were back on the ground. We bounced and Martens seat broke, depositing him in my lap. Apart from several little sprains we were ok, but our beautiful glider was gone because of the inadequacy of the slope.

At this point, we all agreed to end our stay and leave as soon as possible.
The next day we packed all our belongings for the journey. As a conclusion we can say that our participation was successful and satisfying for all of us. Martens decided to stay a little longer because the **Moritz** was still in good condition and he wanted to make another flight. Let him report about it.

From Monte Mazze to Dueville

The competition on Monte Sisemol came to an end partly because the pilots damaged almost all their gliders and partly because there were several problems with the Management of the competition which could not be resolved.

The only glider left in good shape was the Moritz. It was almost miraculous. In

spite of all the obstacles, barbed wire, shell craters and electricity supply lines, the **Moritz** survived. It seemed to be a hint for me to accept another challenge, maybe I was wrong, but let me describe the events as they happened.

When the Rhöngeist Ursinus (Ghost of the Rhön) and I drove the serpentine roads across the Alps towards Italy, I had a dream. My mind became fixed on the idea of flying from a site at 1000 meters above sea level, down to the lowlands of the river Po. I calculated that, under such conditions, it would be very easy to break Albert Botch's world record for long distance gliding (18.7km), even with no wind, just by gliding.
I had already selected a site for the start during the competition. It was a small plateau on top of Monte Mazze (1400m). My ambition was to reach Vicenza, a distance of 27km, but man thinks and the winds decide!

The 14th October was a beautiful late summer day. With the help of several friends, the **Moritz** and all the equipments necessary for the launch were transferred from Asiago to Mount Mazze. After the photographer Domenico Bonomo had taken some shots for the newspapers, everything was prepared for the takeoff, but before that, let me make some comments about the launch site.

The ground conditions were very good. A small meadow falling at a slight angle approximately 70 meters long and 40 wide, facing the distant lowlands of the Po river. Heavenly compared with the battlefield of Mount Sisemol.
However, what was at the end of that meadow? Nothing! More than nothing; at leastfor the next 500 meters... Far below was a narrow serpentine road and afterthat another several hundred meters, just nothing but air. This meant that,at the end of the 70 meters launch run, was a precipice dropping sharply to the plains below. Without doubt, a false start would be the end of the pilot and his machine. However, the assistants from Darmstadt were in charge of the launch; this meant I was more or less safe.
"Running" then "Teshing" the hook was released and like an arrow my green bird shot into the skies of Italy. There had been almost no noticeable noise from the sledge, because of the powerful pull on the bungee cord 1000 meters below a little village slid by. This was the first point on my control map.
I checked the loss of height and was happy to see that my cruising height was almost the same as when I started, though the flying distance was already more than 3km.
Unfortunately, on this particular day we had no wind. A complete calm! With a wind I would have planned my flight in a completely different way, and I think I could have reached quite a long distance. So, under the existing circumstances I had the ability to calculate my course exactly, by using mathematics.

My target was Vicenza, a straight-line distance of 26km, difference in altitude 1300 meters, gliding angle of the **Moritz** around 1:20. My calculation was ok!
In order to consistently check my altitude on the map, I had made notes of height at several significant points on the way, so I had done my best, but what a shame, mathematics sometimes don't work out!

As I crossed my second check point, a quick look at the altimeter and map sent me crazy. Where did I lose that height? This can't be right! I really got angry and I tapped the altimeter, but no change of reading. The indicated height seemed

to be correct. Far away through the smog I could see Vicenza, the direction was correct, but was there enough height? Just below I could see a nice little airport, the third checkpoint on my map. Again I'd lost too much altitude and I could no longer reach Vicenza. This was a fact!

So, I had to look around and select a spot for landing, just for safety, but the situation did not look very favourable. I never saw so many vineyards in my life. No meadows, no fields, just vineyards! I could imagine there might be a lot of people who drink wine. In my particular case the existence of clear ground would have been much more appreciated than the existence of wine gardens. While I was thinking about that, my **Moritz** *was sinking rapidly. Checking the altitude with the altimeter was no longer necessary, I could see the vineyards in detail and the details were coming closer. I struck the altimeter once more.*

Instinctive I have already changed my course. I'm now flying parallel to the railway track to Dueville. This manoeuvre has the advantage that a landing is less critical than the one in the vineyard would have been. Additionally, transporting the damaged glider out of here will be easier and faster... 300m... 250m... 220m... 200m...

What is that? Out of the approximately 3km distance a beautiful meadow appears, like an oasis in the desert. Behind the meadow a bright white painted building of a railway station and a little further, a village, Dueville. Like a snake, making large S-curves the **Moritz** *gets closer. Once more to the right... nose dive ... curve to the left.. and with high speed...*

Great surprise when I realised that, in the middle of the meadow, exactly where I was intending to land, a herd of cattle was watching my approach. A few meters above the ground, I had to turn the glider in a sharp left curve to avoid colliding with the animals, but sadly I'm now heading for a row of trees at least fifteen meters high; behind them a little green spot fenced by telephone lines, electricity lines and the bank of the railroad.

I start pushing the control stick... pushing...as much as the wings may take!... 100k...110km...115km...now a short pull on the elevator, the machine makes an elegant jump.... tops of trees...a little lift of the right wing... so...so...it works wonderfully?... crash!...The left wing touches the top of a tree.

We approach the ground vertically. Save the legs, take the glasses off,... one arm covers the face... it's getting dark...After I regained consciousness, I checked that all my bones were still in place. Then I tried to get rid of all the wreckage around me, and had to spit out a mouthful of glass of the altimeter. I sat down on the nose of the **Moritz**, *but not where the nose used to be, and I waited for help.*
After a little while several people showed up. First they checked whether any injured passengers were still around. After that they took the broken pieces of my glider on their shoulders and carried them the 150 meters to Dueville railway station.
A few days later in Milano, at a little ceremony I was presented with a huge silver Trophy because I was now the holder of a new World Record in Distance gliding 21,2 km.



L'autore

Vincenzo Pedrielli nasce a Carpi (Modena) il 27 febraio 1941. Sposato con due figli, vive a Desio, nella lussureggiante Brianza.

Scoperto il legno di balsa, a quattordici anni costruisce il suo primo modello di aliante. Finiti gli studi, trova lavoro a Milano. Qui coltiva il suo hobby, tanto da portarlo in California per partecipare ad un raduno di alianti d'epoca. Da aeromodellista diventa così "passeggero" di alianti biposto.

La passione gli fa raccogliere libri, recuperare vecchie riviste di volo, materiale fotografico e disegni. Ha avuto l'opportunità di contattare importanti personaggi del volo, allora in vita, come Adriano Mantelli, pilota di caccia e di alianti; Ermanno Bazzocchi, direttore tecnico alla Air Macchi; Edgardo Ciani, prolifico progettista di alianti e Piero Morelli membro dell'OSTIV.

Nel 2011 in due lingue, italiano e inglese, pubblica il libro "Alianti Italiani d'Epoca", opera completa, affascinante per modellisti, amatori e appassionati di volo a vela.
L'autore scrive su giornali e riviste specializzate nel settore del volo a vela e frequenta e organizza da anni raduni internazionali di volo a vela di alianti d'epoca.

Der Autor

Der Autor Vincenzo Pedrielli, geboren am 27. Februar 1941 in Carpi (Provinz Modena), ist verheiratet und Vater zweier Kinder. Er lebt heute in Desio, im grünen Land der Provinz Brianza.

Mit 14 Jahren baute er sein erstes flugfähiges Segelflugmodell. In Mailand, nach seinem Studium, vertiefte er sein Hobby und besuchte nun auch weltweit Flugtage historischer Segelflugzeuge. Der Modellbauer war nun häufig Fluggast in zweisitzigen Segelflugzeugen. Seit Jahren besucht er diese internationalen Treffen und ist mittlerweile selbst Organisator.

Seine Leidenschaft machte ihn zu einem bedeutenden Sammler von Büchern, alten Zeitschriften, historischen Fotos und Zeichnungen zum Thema Luftfahrt und er kam so in Kontakt mit italienischen Segelflug-Größen, wie Adriano Mantelli (berühmter italienischer Pilot), Ermanno Bazzocchi (Chefkonstrukteur bei Macchi), Edgardo Ciani (Segelflugzeugkonstrukteur) und Prof. Piero Morelli (OSTIV).
Er schreibt für Tageszeitungen und Luftfahrtmagazine.
Sein Buch „Alianti Italiani d'Epoca - Italian Vintage Sailplanes" über die italienischen Segelflugzeugklassiker ist ein Standardwerk für Modellbauer, Luftfahrtenthusiasten und Piloten.

The author

The author, Vincenzo Pedrielli, was born on the 27th of February 1941, in Carpi (Modena). He is married and has two sons. Today he lives in Desio, in the green land of Brianza.

At the age of 14 he built his first flying model glider. In Milan, after he had finished his studies, he cultivated his hobby and attended meetings on vintage gliders all over the world. The model builder also became a passenger in two-seater gliders. For several years he attended international meetings and even become a promoter of such events.
His passion made him a major collector of books, old magazines, historical photographs and drawings of powerless aviation. In time he became familiar with Italian gliding-VIPs like Adriano Mantelli (best Italian pilot), Ermanno Bazzocchi (technical director of the Macchi Company), Edgardo Ciani (glider designer) and Professor Piero Morelli (OSTIV).

Today he writes for newspapers and aviation magazines.
His "Alianti Italiani d'Epoca - Italian Vintage Sailplanes" about the Italian classic gliders is a definitive book dedicated to all modellers, aviation enthusiasts and pilots.

Bibliografia - Quellen - *Index*

Libri
Literatur
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 Volololistica "Carlo Deslex" Asiago 1976
"Motorlos in den Lüften" von Arthur Martens 1927
Erschienen im Selbstverlag. Druck Willy Hahn, Hannover
"Asiago: la nascita del volo a vela in Italia"
di Vincenzo Pedrielli

Giornali e Periodici
Periodische Publikationen
Newspapers and Magazines

La 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
Il Volo a Vela
Flugsport
Der Sturmvogel

Foto
Bildern
Photos

Domenico Bonomo

First published 2013

Eqip Werbung & Verlag GmbH
Sprottauer Str. 52
53117 Bonn, Germany
tel +49.228.96699011
fax +49.228.96699012
www.eqip.de - eqip@eqip.de

©Vincenzo Pedrielli 2013

All rights preserved. No part of this book may be reproduced or transmitted in any form or by any means, electronic or mechanical, including photocopying recording or by any information storage and retrieval system, without the permission from the publisher in writing.

Design and typesetting:
Patrizia Dreves - Milano (Italy)

Printed in Italy by:
Castelli Bolis Poligrafiche S.p.A.
24069 Cenate Sotto (BG)

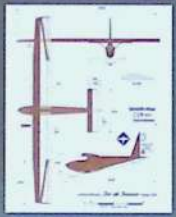
ISBN: 978-3-9814977-7-9

Una cronaca giornaliera di ciò che accadeva sulle pendici dei monti Sìsemol e Catz durante il Primo Concorso Internazionale di Volo a Vela, estratta da "La Gazzetta dello Sport" del 1924 e confrontata con i commenti riportati dai piloti tedeschi.

Eine Chronik des ersten Internationalen Segelflugwettbewerbs an den Berghängen des Sìsemol und des Katz nach Artikeln der "La Gazzetta dello Sport" aus dem Jahre 1924 und Berichten deutscher Piloten.

This is a daily chronicle of what happened on the mountain slopes of Sìsemol and Catz during the First International Gliding Competition, extracted from "La Gazzetta dello Sport" of 1924 and compared with the comments given by the German pilots.









9 783981 497779