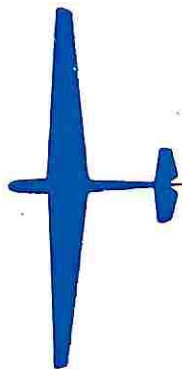


VOLO A VELA

PERIODICO DEI VOLOVELISTI ITALIANI N. 81



NOV. - DIC. 1969

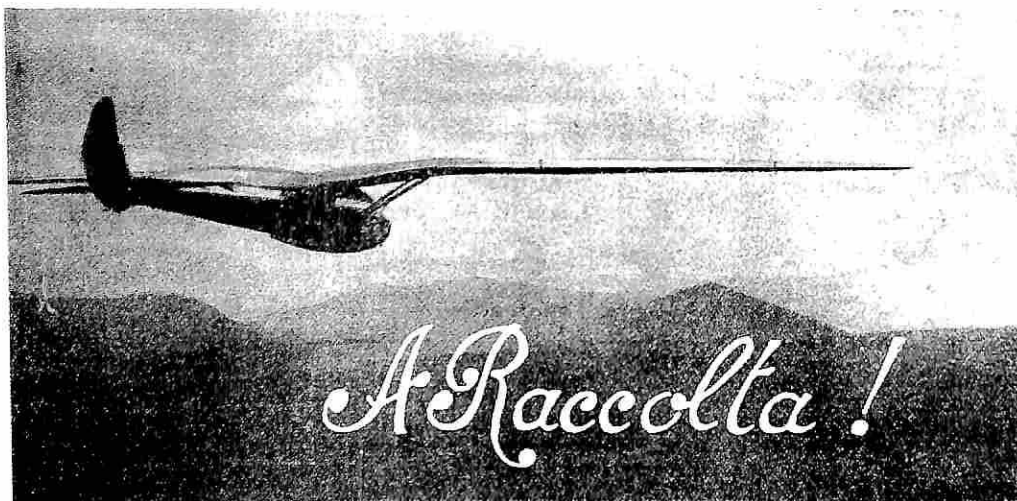




Un numero L. 20 — Arretrato L. 25.
Abb. annuo L. 210 — Semestrale L. 110

Direttore Responsabile
PIETRO ROVESTI

Direzione, Amministrazione e Pubblicità
SESTO CALENDE (Varese).



Volovelisti italiani, a raccolta!

La guerra, che ha distrutto tante cose, buone e cattive, ha disperso anche voi. Le scuole, che un giorno vi accollerono tanto numerosi, oggi son chiuse; i campi, da cui uivate un giorno in volo, sono deserti; le ali silenziose e pacifiche, che di tanto in tanto portavano un lembo d'azzurro nel vostro occhio e nella vostra anima, sono infrante.

Ma nel vostro cuore la passione per il volo senza motore non è morta. Voi vorreste rivivere quei bei giorni di sole che riveste sui campi di volo, compiere ancora quelle gioconde fatiche, godere ancora quelle inaffiliabili gioie; ma non sapete come fare. Non sapete come ricostruire le vostre ali spezzate, non sapete dove trovare il maestro che vi insegni la tecnica del volo, non avete danari per potervi comperare il varicella, che vi consenta di staccarvi dal suolo e di lanciarvi per le vie del cielo.

Rimarrà dunque insaziata la vostra sete di volo?

No. Il volo a vela italiano deve rinascere, e rinascerà. Rinascerà, perché un popolo di poeti e di artisti, quale il popolo nostro, non può rinunciare a dare un'ala ai suoi sogni. Rinascerà, perché una gioventù sana e generosa come la nostra ha bisogno e diritto di evolvere, almeno per qualche istante, dalla mischiana eccitata dei bisogni quotidiani e delle comuni miserie, per farsi più pura e più forte sotto il bacio del sole e la carezza del vento. Rinascerà, perché

ai nostri giovani, che non soltanto non temono il rischio e la fatica, quando occorra misurarsi nello gare sportive coi giovani degli altri paesi, non può essere negato di cimentarsi anche nel volo senza motore, lo sport più degno di un popolo di gloriose tradizioni civili, poiché per essa l'uomo tanto più sale, quanto più riesce a liberarsi dalla materia che lo fa greve. E rinascerà, non già quale fu in passato, mezzo di educazione al combattimento, elevato a fine della vita, ma come sorgente di gioia sana per la gioventù, palestra per rinvigore i muscoli, scuola per educarvi lo spirito al valore.

Questo periodico nasce per voi. Esso vuole offrirvi tutto quello che vi occorre per conoscere e praticare il volo a vela, inteso come attività sportiva. Ve ne vuol far conoscere la storia e insegnare la tecnica. Vuole offrirvi disegni e consigli per costruire da voi stessi le vostre ali. Vuole essere insomma il vostro amico e venire incontro a tutti i vostri bisogni.

Noi abbiamo fede nell'avvenire del volo a vela. Abbiate fede voi pure, e siateci vicini con la vostra simpatia e con la vostra collaborazione. E con fede riprendiamo, come un tempo, il nostro pacifico lavoro, mentre la Patria, dopo la bufera che l'ha sconvolta, va cercando la sua pace e le vie del suo domani.

LA DIREZIONE

VOLO A VELA



Periodico dei Volovelisti Italiani

N. 81

Novembre-Dicembre 1969

a cura del

CENTRO STUDI DEL VOLO

A VELA ALPINO

Aeroporto « Paolo Contri »

21100 Calcinatè del Pesce (Varese)

ABBONAMENTO PER ANNO SOLARE

Italia: ordinario	L. 4.000
Italia: sostenitore	L. 10.000
Estero: ordinario	\$ 10,—
Estero: via aerea	\$ 13,—
Una copia: Italia	L. 1.000
Estero	\$ 2,—

i prezzi di cui sopra sono comprensivi dell'IGE

Spedizione in abbonamento postale
Gruppo IV

Corrispondenti:

Albonico Gino - Altieri Luigi - Balbis Cesare - Bassi Francesco - Cella Pietro - Della Chiesa Carlo - Ferrari Bruno - Galli Egidio - Gualfredo Valerio - Larch Luigi - Nannini Umberto - Pagnoni Natale - Pedotti Luca - Pilat Mario - Salvini Guido - Serra Sandro - Suvero Stefano - Villani Giorgio - Weber Giorgio - Wielgus Stanislaw - Zarotti Giuseppe - Con la collaborazione di tutti i volovelisti.

Comitato Redazionale:

Lorenzo Scavino
Giacchino v. Kalckreuth
Nicola Vaccaro
Stefano Marietti

Segreteria:

Maltini Selene
Cagnoni Angelo
De Marchi Bruno

sommario

- 2 Amici della Commissione di Specialità non arrendetevi
- 3 XII Briefing « Delle due Torri »
- 13 Prova dell'FK 3
- 18 La formazione aeronautica della gioventù e i piloti professionisti
- 23 Relazione sui corsi di veleggiamento avanzato (performance) da me tenuti presso il C.N.V.V a Rieti
- 27 Breve cronaca di uno dei corsi di performance
- 30 Primati Nazionali di Volo a Vela aggiornati al 31-7-1969

In copertina:

L'FK 3 con il quale Carlo Della Chiesa ha partecipato ai campionati nazionali di Rieti.

2^a copertina:

« A raccolta » un appello sempre di attualità.

Direttore responsabile: Lorenzo Scavino.
Autorizzazione Trib. di Milano 20.3.1957 n° 4269 del Registro. È permessa la riproduzione anche integrale, quando non espressamente vietata, purché si citi la fonte. Tipografia E. Pozzi - Varese.

Amici della Commissione di Specialità non arrendetevi

È vero, siete stanchi. Non dovete però disarmare, siete i soli in grado di combattere.

Non veniteci a dire che adesso andate d'accordo perchè non fate più niente.

È vero, siete alle prese con i problemi di Marfa. Ma tutti gli altri che in agosto vanno a Rieti?

Quelli ai quali avete sottoposto il referendum per mezzo del quale si è scoperto che tutti vogliono la « libera » e la « standard » con i relativi campioni, come previsto dalla F.A.I.?

E le nuove norme da introdurre nel regolamento?

A Bologna speravamo proprio di sentire qualcosa in proposito, ma la sete di indipendenza ci ha fatto correre in altre direzioni. Farfalloni.

È vero, non possiamo pretendere tempestività — proprio noi che non siamo mai ne tempestivi ne puntuali — però tra marzo e aprile dovrete fare in tempo a curare la stesura del nuovo regolamento. Non vi pare?

E non aspettatevi la nostra riconoscenza, non aspettatevi l'aiuto del « sindacato », e non pensate alla scadenza del vostro mandato, perchè vi rieleggeremo.

Pensate piuttosto alla scadenza del mandato del Segretario Generale.

Per carità, nessuna illusione.

Non esiste un altro ente sportivo così affollato di generali.

A TUTTI I CENTRI
DI ATTIVITÀ VOLOVELISTICA

Per riordinare e facilitare il lavoro della rivista, invitiamo tutti i centri di attività volovelistica — aeroclub, centri, associazioni o gruppi — a volerci comunicare il nome della persona incaricata di mantenere i contatti con la rivista.

Con questo numero riteniamo scadute tutte le precedenti designazioni in proposito. È pertanto indispensabile che la comunicazione sia fatta anche quando non sono intervenuti cambiamenti.

Dateci anche l'indirizzo privato dell'incaricato, può esserci utile in quanto — nella materiale impossibilità di tempestive comunicazioni a tutti gli abbonati — invieremo le comunicazioni alla persona incaricata di mantenere i contatti con la rivista; persona che chiameremo 'corrispondente', senza che ciò costituisca impegno per nessuno, all'infuori di quello morale di pagare l'abbonamento e di relazione alla rivista almeno una volta all'anno.

Attenzione: è urgente. Grazie.

La redazione

XII BRIEFING "DELLE DUE TORRI"

BOLOGNA, 30 NOVEMBRE 1969

5/5 forte e chiaro

In nome dell'Aeroclub di Bologna dò il benvenuto a tutti e un ringraziamento per essere intervenuti.

Questo è il 12° convegno, pensate sono già passati 12 anni, sono tanti e sono niente; per quello che ha fatto il volo a vela in questi anni, direi che son molti; per quello che avrebbe voluto fare sono niente; però, senza voler fare il contestatore, per quello che lasciano fare e con gli aiuti che danno, direi che sono moltissimi; perché non è tanto — scusate se vado un po' fuori dal seminato nel darvi il saluto, ma è brevissimo — non è tanto di aiuti in quattrini che si va a cercare e chiedere e qui voi come volovelisti avete Orsi che l'ha sempre sbandierato, quanto abbiamo bisogno che rompano meno, che ci facciano fare meno scartoffie, che si possa volare con tranquillità, che le norme giuste per la sicurezza siano veramente norme per la sicurezza non per far star tranquilli quelli che devon mettere dei timbri. Non voglio tediare con dei discorsi lunghi, voglio solo dirvi che siamo particolarmente contenti di avervi tra noi come Aeroclub di Bologna, mi auguro che i lavori che il nostro delegato del volo a vela Sandro Serra dirigerà, si svolgano in un'atmosfera distensiva come si sono sempre svolti, che siano costruttivi e fattivi.

Questo è il breve e conciso saluto d'apertura del presidente Labanti, al quale i volovelisti rispondono con un caloroso applauso.

Tocca ora al presidente della Commissione di specialità: Egidio Galli.

Raccoglimento

Io ho un compito che può avere più o meno attinenza, ma credo che dobbiamo ricordare i nostri amici che non sono più qui. Uno particolarmente che era attivissimo negli interventi, gli altri due un po' meno, ma comunque ogni anno noi per il principio della riconoscenza e dell'amicizia ricordiamo i volovelisti che sono scomparsi. Questi tre che adesso nominerò, sono scomparsi in incidenti di volo, quindi sono dei sentimentali morti nella maniera migliore, e sono: SPADONI di Ravenna, SPILLER di Padova e RUFFA che era un po' uomo di mondo aeronautico, non aveva un punto fisso, ma è morto ad Aosta. Ricordiamoci di questi amici, perché forse il fare del volo a vela serve anche sotto il profilo del ricordo, del sentimento, e del soffrire per questa nostra attività ed è bello che chi passa lasci questo profondo ricordo.

Dobbiamo farlo questo perché ci si senta sempre migliori, io non voglio fare una morale o una critica, ma tale notizia, quando la si apprende dai giornali, ci prende e magari e ci fa fare un po' di magone. Rimaniamo un poco in raccoglimento per questi nostri amici particolarmente, per Spadoni che in questa sede, in questa aula era tremendamente volovelista.

Dopo un minuto di raccoglimento, prende la parola Sandro Serra invitando i presenti ad un applauso per Walter Vergani, Campione Italiano 1969, per la terza volta.

Stabilite le modalità degli interventi, Ser-

ra legge i telegrammi pervenuti dalle Autorità e dai volovelisti impossibilitati a presenziare, passa poi la parola a Plinio Rovesti.

Strategia e non improvvisazione

Dopo una panoramica sui Campionati di Rieti, Rovesti passa in rassegna le varie critiche ed i suggerimenti pervenutigli o apparsi su «Volo a Vela».

Ringrazia tutti coloro che hanno voluto esprimere un loro parere in proposito e specifica le difficoltà e le ragioni che hanno determinato le diverse decisioni. La disparità delle macchine e dei piloti in gara e la necessità di operare entro limiti di ragionevole sicurezza per i concorrenti, hanno sempre e giustamente prevalso nelle decisioni prese.

Molto si può ancora fare per ottenere risultati ancora migliori, è però necessario modificare il Regolamento e renderlo più conforme alle vigenti regole internazionali della FAI.

Performance a Rieti

L'attività del Centro Nazionale. Poche parole. Per me i corsi, anche se soltanto otto piloti hanno potuto effettuarli, sono andati benissimo, i risultati sono stati eccellenti e funzionali. Mai prima d'ora dei piloti in corso di perfezionamento erano stati chiamati ad effettuare il sondaggio orologico, scegliere il tema di volo realizzabile, fare il volo strumentale simulato e quello reale nei temporali. Bisogna spiegare a coloro che guardano al numero e non alla qualità, che cosa s'intende per volo a vela d'alta performance.

Per il resto non sto a tediare, quello che abbiamo fatto noi l'hanno fatto gli altri meglio di noi e più di noi. Una cosa sola, e vorrei concludere. La situazione del-

l'aeroporto di Rieti. Mi hanno chiesto che cosa sta succedendo a Rieti che tutte le settimane c'è un notam sulla circolazione aeroportuale di Rieti. L'aeroporto di Rieti si sta trasformando da aeroporto volovelistico in centro di addestramento per volo a motore; i rapporti del Centro Nazionale di Volo a Vela, esercente l'aeroporto di Rieti, sono quelli che erano quelli del Centro di Volo a Vela Alpino con quelli dell'Aeroclub di Vergate quando il Centro Alpino se ne è andato via, sono quelli che erano quelli dell'AVM quando la AVM se ne è andata via da Bresso, sono quelli dell'Aeroclub di Bergamo quando se ne è andato a Valbrembo, sono quelli che sono per l'Aeroclub di Bologna e per tutti gli Aeroclub dove c'è una intensa attività di volo a motore. Ora mi si accusa di avere chiesto a Rieti la torre di controllo, che sono un criminale, che ho ucciso il volo a vela perché ho chiesto la torre di controllo. Io preferisco la torre di controllo, avere a che fare con i controllori del traffico, che avere a che fare con gli impresari delle pompe funebri, sia ben chiaro che il volo a vela non è una organizzazione per fare accoppiare la gente, per cui se dobbiamo continuare a volare a Rieti, lo dico e lo metto per iscritto, ci vuole la torre di controllo altrimenti uno ci lascia le penne. Signori ho finito, vi ringrazio per l'ascolto e arrivederci il prossimo anno a Rieti, se Dio lo vorrà.

Serra invita al microfono Ferruccio Piludu.

Attività dell'Aeroclub di Roma

Io volevo portarvi qualche notizia circa l'attività che l'Aeroclub di Roma svolge quanto a volo a vela, sarebbe stato meglio che questo discorso l'avesse fatto Paolo Urbani perché è stato lui che è riuscito con grosse fatiche a permettere di effettuare attività di volo a vela sull'aeroporto di Guidonia, che è un aeroporto militare. Tutti voi sapete quali difficoltà bisogna superare in casi di questo genere. Paolo Urbani ci è riuscito per

cui adesso più o meno bene l'aeroclub riesce a svolgere attività regolare sull'aeroporto di Guidonia. L'attività svolta quest'anno è stata di 180 ore di aliante, 120 ore di traini con 19 allievi in istruzione e 10 allievi che sono arrivati al brevetto, devono ancora dare gli esami, ma sono pronti per il brevetto. Gli alianti a disposizione sono per adesso due alianti Canguro e ci saranno due SK 13 tra breve, sono già arrivati in Italia, e due velivoli trainatori L 5, uno fino adesso e ora entrerà in funzione il secondo. L'aeroclub di Roma cerca per questa attività un trainer fisso, se qualcuno dei presenti o che i presenti conoscano, aspiri a svolgere un'attività di trainer fisso per la scuola di volo a vela dell'aeroclub di Roma, con orario settimanale, solo pomeridiano, cioè dalle 2 in poi, quindi permetterebbe di svolgere degli studi e cose di questo genere a Roma, questo qualcuno è pregato di mettersi in contatto con l'aeroclub di Roma, aeroporto dell'Urbe.

Potenziamento!

Il secondo argomento da trattare riguarda un po' un intervento che feci io l'anno scorso e degli interventi che abbiamo avuto l'anno scorso da parte di rappresentanti dell'aviazione civile. Io vorrei riassumere un pochettino quella che è stata l'attività di quest'anno, quest'anno si sono molto compiaciuti perché il parco macchine si sta rivoluzionando, perché finalmente anche in Italia abbiamo delle macchine all'altezza della situazione e quasi tutti si sono scordati di notare che queste macchine costano delle cifre favolose, cioè per un pilota di club e per un club non molto ricco, il problema di acquistare una macchina che ha un costo di 5-6 milioni, è diventato veramente un grosso problema. Naturalmente tutto questo si riallaccia a quel famoso contributo d'acquisto aliante che l'Aeroclub d'Italia dovrebbe dare. È un discorso grosso questo, ed è un discorso che io avevo portato l'anno scorso e che il rappresentante dell'aviazione civile che era qui seduto aveva

detto che avrebbe preso in esame. Cioè io avevo proposto che il contributo per l'acquisto aliante rientrasse nel problema di potenziamento flotta dell'Aeroclub d'Italia, cioè nella flotta aeromotori, perché noi non possiamo tirare avanti al magro bilancio del volo a vela e pretendere di stanziare tutti quei milioni, quindi l'Aeroclub d'Italia o chi per lui stanzi delle cifre se vuole realmente permettere il miglioramento delle flotte degli aeroclub e dei privati non milionari e l'Aeroclub d'Italia si decida a cacciare quei quattrini per il potenziamento della flotta. Io rifaccio presente questa proposta alla Commissione perché, per cortesia, rispondermi la possibilità di inserire la questione contributo acquisto aliante nel problema del potenziamento flotta.

Trainatori. Anche per i trainatori l'Aeroclub d'Italia non ha fatto niente, e questi potrebbero senz'altro rientrare nel programma di potenziamento flotta. Per quale motivo non vengono fatti rientrare in questo programma?

Un altro argomento è l'attività sportiva. Io svolgo la mia attività a Rieti. Quest'anno è la prima volta che al Centro nazionale s'è fatta attività sportiva, e per la prima volta si è concretizzata una piena collaborazione tra tutti, sia tra gli abituali piloti sportivi sia tra i partecipanti ai corsi di performance.

Io vorrei fare un plauso al Com.te Rovesti per questi risultati che sono «suoi personali», vorrei dire, e non certamente delle autorità che ha dietro alle spalle.

La proposta

Chiudo questo mio intervento con una proposta.

Abbiamo visto per tanti motivi ed anche per questi piccoli punti trattati rapidamente, che in realtà le autorità che si occupano del volo a vela non funzionano assolutamente. Perciò faccio una proposta, che non è nuova, che non vuole essere uno spauracchio, che non vuole indicare sfiducia nella Commissione; è una cosa che si può fare benissimo e senza tante difficoltà: io propongo di formare un'as-

sozialione indipendente di piloti di volo a vela.

Questa associazione — che riunirebbe gli unici esperti di questo campo ufficialmente riconosciuti dalle autorità — potrebbe costituire un punto di forza utile per superare certe situazioni assurde e paradossali che troppo spesso vengono a crearsi, malgrado gli sforzi della Commissione. A titolo informativo ne citerò una di queste situazioni.

Il segretario generale dell'Aero Club d'Italia, nel discorso d'apertura fatto a Rieti, ha dichiarato che l'Aero Club d'Italia ha attuato le necessarie misure perché i piloti sportivi in Italia possano svolgere la loro attività — credo di citare esattamente le sue parole.

Io non so che cosa abbia fatto l'Aero Club d'Italia, ma so che l'Aero Club d'Italia ha stabilito i quattro piloti che dovranno partecipare ai campionati del mondo — a questo proposito direi che la Commissione dovrebbe raccontare qualcosa sul come si è deciso per i campionati del mondo — e questi quattro piloti vanno, tutti e quattro, con alianti privati che privati mettono a disposizione dell'Aero Club d'Italia, non si sa bene perché. Uno di questi alianti, quello con cui forse andrò io, è un aliante privato che è stato acquistato per metà da me e per metà da un cittadino tedesco, il quale consegna, presta, all'Aero Club d'Italia due milioni e mezzo di lire per permettere all'Aero Club d'Italia di mandare un aliante ai campionati del mondo. Sono situazioni veramente assurde che io vorrei caldamente fossero superate.

siamo andati a batterci in un modo a posteriori sproporzionato ai risultati inimmaginabili da anteriori non possiamo convincere della logica del buon senso dove questa logica del buon senso non è accettata quello che è stato fatto a rieti quest'anno è un risultato della proposta della commissione di specialità in italia i brevetti che ci sono sono appena basta al proselitismo di quel tipo lì è uno sforzo inutile il brevetto è valido economico reca un vantaggio ai volovelisti tutti se c'è un secondo tempo se noi facciamo quaranta brevetti all'anno e ne perdiamo quarantadue non ci serve fare quaranta brevetti all'anno facciamone uno però portiamolo alla competizione

ho sentito parlare dei revisori dei conti avrei dato le dimissioni trentasettemiavolte se non ci fossero quelli non andrei più all'aeroclub d'italia creando le difficoltà che creano stanno cercando di chiarire nell'ambito dell'aeroclub d'italia delle posizioni che sono assurde

il consiglio federale è un consiglio di amministrazione e il segretario generale è un dipendente che è obbligato ad eseguire quanto deciso dal consiglio di amministrazione quel segretario generale non dipende dal consiglio federale è nominato da civilavia il consiglio federale non gli può dire tu non esegui e pertanto te ne vai perchè te ne vai lo può dire soltanto il direttore generale di civilavia d'accordo dipende da civilavia ma se ci fosse il presidente che dice tu applichi vedresti che le cose cambierebbero ma ci vuole una pazienza da santi per due anni li abbiamo coperti di carta dopo ci hanno portato nella condizione da loro desiderata i rapporti con l'aeroclub d'italia sono diventati buoni adesso perchè noi non facciamo più niente le dimissioni non sono state date perchè era un tradimento magari platonico ma era un tradimento hanno umiliato per dei rimborsi spese al campionato mondiale è una manifestazione di scoraggiamento ma noi preferiamo dirvela perchè sappiate che quelli che voi avete votato per due anni e mezzo hanno tentato abbiamo fatto un fiume di carta potremmo portarvelo qui e poi ci siamo trovati nella condizione di dire va beh fanno ancora di rieti un qualche cosa dove ci si possa trovare bene li andiamo a dividere quei quattrini che hanno deciso di spendere per tradizione fare un ringraziamento a chi ci ha permesso di sfrondare al massimo quel pesante regolamento la commissione ha fatto una marea di roba tanto è vero che se si svolge una qualsiasi attività sportiva e se è uscito dal famoso piano il centro nazionale il merito è senz'altro della commissione

l'altro fenomeno è questo ci stiamo ritirando nei nostri aeroclub questo fenomeno è inarrestabile ognuno si fa il suo aeroporto si compra le sue macchine firma le proprie cambiali e manda a farsi benedire l'aeroclub d'italia non c'è altra soluzione è un fenomeno inglese statunitense chiamalo come vuoi ma dell'aeroclub d'italia siamo destinati ad infischiarcene però è una tendenza costosa fare un aeroporto in certe condizioni presuppone una certa situazione finanziaria

stessa situazione nostra identica ecco è un sindacato di volovelisti sono i volovelisti riuniti in sindacato hanno ottenuto dei risultati meravigliosi fantastici se volete possiamo far vedere quello che hanno ottenuto in pochissimi anni

Un bypass sull'Aero Club d'Italia

A me piace l'idea dell'associazione e faccio proprio il parallelo con l'OAPA, che sono i piloti privati di volo a motore, mi piace nella situazione nostra che forse assomiglia ma è diversa, è di avere un Aero Club d'Italia che non ci consente di fare un discorso fattivo, magari solo anche per il fatto semplice ma fondamentale che l'esecutivo dell'Aero Club d'Italia non funziona addirittura, le delibere del Consiglio Federale non vengono poste in esecuzione (voce: no, vengono rimesse ai voti nel prossimo Consiglio federale) allora in una situazione di questo genere forse è più saggio accettare il dato di fatto che l'Aero Club d'Italia è quello che è, non si cambia, e va bypassato, fare un bypass sull'Aero Club d'Italia, stabilire un colloquio diretto fra volovelisti e Civilavia.

Colloquio diretto che la Commissione del volo a vela e il rappresentante del Consiglio federale non possono fare, perché obbligatoriamente debbono passare attraverso l'Aero Club d'Italia.

L'associazione invece lo può fare, questa è la profonda differenza, può fare un discorso diretto che è naturalmente di fatto in assonanza con quello degli organi dell'Aero Club d'Italia, Commissione, Consiglieri federali ecc., ci possono essere benissimo contatti, è anzi opportuno che ci siano; soltanto Commissione e Consigliere federale fanno l'azione per la via che lo statuto impone, l'associazione è un sindacato e fa la propria azione convergente, nello stesso senso, per gli stessi fini, direttamente con Civilavia.

Naturalmente il successo di tale operazione è tutt'altro che scontato, ci vogliono persone adatte nell'associazione, che sappiano farlo efficacemente in tutti i modi, il discorso con Civilavia, e poi c'è sempre il presupposto che dall'altra parte, cioè dalla parte di Civilavia vi siano orecchie disposte non solo ad ascoltare, ma anche a « sentire » i problemi che vengono posti.

La piana esposizione di Piero Morelli chiarisce le idee a molti dei presenti che ap-

plaudono e fa felice la dattilografa che per un attimo riesce a cavare dal registratore qualcosa di scorrevole. Ma non dura!

tutti sono per la federazione è bene che si passi attraverso questa semplice riflessione una federazione vuol dire riflettere sulla possibilità di avere una o due persone che lavorano tutti dicono volete la federazione su la mano cento mani ma ci vuole l'individuo che lavori una cosa seria fare la federazione fare la carta intestata e fermarsi lì no! è una brutta figura che i volovelisti farebbero io tiro su la mano basta che non mi facciate lavorare e tutti fanno questo pensiero è una calda raccomandazione a dire attenzione sono un po' contrario alla proliferazione delle commissioni degli enti delle federazioni e il perché è semplice non ci sono gli uomini che abbiano voglia di lavorare gratis et amore dei pensate a creare dei nuovi organismi perché non funzionano lo vedete nelle attività sportive la fatica principale qual'è? trovare uno che lavora

Primo tener conto del fattore economico quando alzate la mano siete disposti a sostenere economicamente una federazione se volete fare una federazione pensate a quella tassa che si deve pagare perché la libertà costa e costa soldi era già stata esaminata quattro o cinque anni fa se ne è parlato molto ma abbiamo sbagliato se invece di partire su un piede partivamo su quell'altro era fatta bisogna fare una specie di piano preventivo finanziario e vedere come lo si può risolvere è chiaro che deve svolgersi con la collaborazione di tutti cioè il tirarsi unpo' fuori unpo' da unaparte il dire vediamo-unpoche-cosa-succede è un porischioso

siamo qui in quattro gatti e non c'è per niente l'atmosfera della nascita di una federazione voi lo capite meglio di me perché possa nascere una federazione ci dovrebbe essere il sacro fuoco della distruzione totale dell'aeroclub d'Italia

la federazione non può convivere con una commissione

le mozioni le fa già il parlamento tutte le assemblee finiscono con degli inni di gloria

bellissime cose tutti auspicano dopo c'è anche un cretino che deve lavorare non auspica niente ma deve lavorare se ci deve essere una rottura corretta il più possibile ma sempre rivoluzionaria con l'aeroclub d'Italia venite fuori a dire quello che volete dalla federazione

Sandro Serra, il moderatore disoccupato, interviene per fare il punto, necessario, sull'andamento degli interventi.

Vi ricordo: siamo nell'ambito di un Briefing di volo a vela, è un incontro per

scambiarci delle idee, a questo punto siamo nella fase di un dibattito programmatico, se fare o no una associazione o una federazione, e siamo ancora in fase di critica, non andiamo più in là e rimaniamo nell'ambito di un Briefing informativo.

Vogliamo dare indicazioni precise a chi dopo dovrà continuare, non indicazioni tipo ognunodicalasua, ma per alzata di mano per indicare la volontà di ognuno. Volete parlare tutti, è allora impossibile. La parola a Piero Morelli.

Il paragone è lecito

Volevo chiarire subito quello che mi sembra un equivoco che sta nascendo, quando ho sentito le parole associazione e federazione. Io quando ho dato la mia adesione alla proposta di prima, intendevo associazione, nel senso di sindacato; la federazione non è un sindacato, è un'altra cosa, la federazione potrebbe essere intesa in senso sostitutivo di quello che oggi fa l'Aero Club d'Italia.

L'associazione non esclude l'Aero Club d'Italia, come il sindacato operai non esclude la commissione interna, se il paragone è lecito in un certo senso. La commissione interna viene eletta dagli operai, tratta con i padroni e magari non ottiene niente; ma gli operai hanno l'altra via del sindacato che trattano in via più larga e più diretta con le fonti del potere per cercare di ottenere quello che in altro verso più frazionato e particolare non ottengono.

Quindi io intendo associazione, nel senso di sindacato dei volovelisti per contatto diretto con Civilavia, per cercare di sfondare, come non si riesce a fare nella forma attuale attraverso i canali statuari dell'Aero Club d'Italia.

*associazione noi abbiamo bisogno per adesso non di risolvere dei problemi ma di farli arrivare
l'aeroclubd'italia ha un tale terrore di crearsi dei problemi che l'unica riunione di voloveli-*

sti in italia che è questa qui di bologna non la riconosce manda un bel telegramma in cui dice che il briefingdelleduetorri non è riconosciuto e quindi noi si ta presente con nessun delegato

no neanche il telegramma hanno mandato abbiamo bisogno di fare una associazione o qualchecosadiquestogenere che faccia arrivare i problemi al tavolo di colorochepossono risolverli le cose sono separate

studiamo il sistema di creare il sindacato dei piloti di volo a vela e studiamo anche il sistema di costituire una associazione che abbia le finalità di incrementare lo sport volovelistico e quindi i piloti le macchine l'attività molte cose sono state già dette concordo su associazione e non federazione contro la possibilità di creare una federazione esiste una remora purtroppo l'attività del volo a vela è compresa nelle attività basilari dell'aeroclubd'italia riconosciute da un decreto legge l'idea di federazione è maturata da un pezzo nell'immediato dopoguerra

spari la federazione e venne assorbita dall'aeroclubd'italia il quale per legge è competente nel ramo

un'associazione che sia veramente un ente di difesa

tenendo sempre presente però che deve essere una cosa attiva

le rivoluzioni bisogna farle quando si sa di vincerle

un'altra cosa l'aeroclubd'italia è il parafulmine di civilavia

civilavia lo difende

se c'è libertà di associazione se si costituissero in associazione o federazione sportiva autonoma voglio vedere se non possono farlo non lo possono fare perchè federazione significa aderenza ai con i e la federazione riguardante tutti gli sport aeronautici è l'aeroclubd'italia

le idee chiare non le abbiamo tutti come arrivarci non lo sappiamo accetti l'incarico esplorativo

diamogli la fiducia!

ferro si volta indietro e deve vedere noi deve mica essere solo

Un momento desidero ringraziare Ferro perchè noi veniamo qui per una ragione ben chiara, noi veniamo qui solleviamo una specie di vespaio e tutti quanti siamo d'accordo che è necessario. Ferro si è offerto di provare a risolverlo vediamo chi desidera incaricare Ferro. Chi s'impegna alzi la mano.

Controprova: chi non desidera che Ferro inizi e compia la missione esplorativa di cui abbiamo parlato prima? Paolo Urbani con dichiarazione (la dichiarazione fatta da lontano è respinta a gran voce).

58 sono favorevoli, 1 è contrario, gli altri? Si astengono per incarichi.

Abbiamo ottenuto una maggioranza quasi totale ad esclusione di un voto, quindi ti deleghiamo a prendere contatti con chi tu reputi giusto per studiare la cosa.

Chiuso, per il momento, un dibattito che ricorderemo per la schiettezza degli interventi, Serra ci riporta all'ordine del giorno dando la parola al Prof. Pace

L'aquila dei primati

Guardando i tabelloni dei primati mondiali e nazionali ho visto che nessun primato mondiale è detenuto da un italiano, se non erro; il tabellone sta dietro il tavolo dell'amico Rovesti; ci sono alcuni primati italiani che secondo me potrebbero essere migliorati e forse potremmo arrivare a quelli mondiali, mi riferisco logicamente a un primato di natura locale — certamente il circuito dei 500 km a 100 all'ora non lo potremo forse mai fare in Italia — il circuito dei 100 km sotto il Gran Sasso a 130/h come primato mondiale maschile penso si possa fare, poi c'è quello maschile e femminile, monoposto e biposto, sono quattro primati che sono a vostra portata a partire dal mese di maggio del 1970 quando sarà aperto l'aeroporto dell'Aquila; come voi sapete basta sganciarsi a 1000 m di quota sul vertice dell'aeroporto, fare un piccolo tratto sotto le nubi del Gran Sasso e la media diviene elevata. Se qualcuno ci vuol provare noi vi terremo informati quando si aprirà l'aeroporto.

Un altro gruppo di primati è quello di quota, il Gran Sasso ha una direzione est-ovest, nella parte nord è pulito, non è come il Terminillo o altre montagne complicate. Quindi nel prossimo inverno noi vi aspettiamo perchè di volovelisti esperti non ce ne stanno all'Aquila, noi abbiamo solo i due allievi volovelisti brevettati a Rieti, quindi aspettiamo le macchine belle che avete voi e che facciate la calata dal nord in giù per cercar di portare qualche primato italiano nell'ambito mondiale.

I primati di quota sono 8, maschile e femminile, biposto e monoposto, sono dodici primati sui quali vi prego di fare un pensierino. Grazie.

È la volta del Gen. Nannini

Almeno l'80 %

Cari amici, nella mia lettera da Roma apparsa sul n. 80 di « Volo a Vela » che forse qualcuno di voi ha letto, alternando le facezie alle cose serie ho promesso all'amico Scavino (cui va la riconoscenza di tutti per la fatica che si sobbarca dirigendo la nostra e vostra rivista, e a questo proposito apro una parentesi per esortarvi a collaborare con idee o quesiti per renderla sempre più ricca ed interessante), un « pezzo » nel quale dimostro la necessità di rilancio del volo a vela giovanile. Nel prossimo numero di Volo a Vela potrete leggerlo, se ne avete la voglia e la pazienza. Debbo però dire, anche per presentarlo, che quell'articolo è stato pubblicato dalla rivista monografica « Dibattiti Rotariani » edita dal Rotary di Roma Sud al quale appartengo, e riportato in larga sintesi anche dalla rivista Quadrante. Il suo titolo è « La formazione aeronautica della gioventù e i piloti professionisti ». L'argomento è stato da me trattato in più occasioni a voce e per iscritto. Si tratta di una mia idea fissa, qualcuno dirà che ho il pallino della « formazione aeronautica ». Ma se avrete la pazienza di leggere quell'articolo, o che non siate già convinti della necessità di fare di più di quanto non si faccia per attuare tale formazione, vi renderete conto come non si tratti di un pallino senza motivo ma di una esigenza a torto trascurata.

A questo punto voi penserete: « ma noi siamo dei volovelisti attivi, la nostra parte la facciamo, e se mai esistono delle deficienze non è noi che Nannini deve interessare e tantomeno farne colpa ». Infatti non ve ne faccio alcuna colpa, però non credo che il problema non debba interessarvi, ed è per questo che ve ne parlo, pregandovi di pazientare un poco e di

dedicarmi qualche minuto della vostra attenzione.

Debbo premettere, in primo luogo, che l'articolo sulla formazione aeronautica è stato scritto soprattutto per alcune persone, poche ma che contano. La prima è l'attuale Capo di S.M. dell'Aeronautica gen. Fanali, che lo ha letto e mi ha subito inviato una lettera di compiacimento. Ma quello che più conta è che anche altri alti ufficiali dello S.M. in posti chiave, hanno letto l'articolo e ne hanno compreso l'interesse e l'importanza.

Senza entrare nel merito della questione perchè sarebbe indiscreto e prematuro ho il piacere di affermare che ci sarà un seguito. Si stanno già compiendo studi per un rilancio dell'aviazione giovanile nel quale il volo a vela avrà un posto preminente. Qualcosa si muove in questo senso perchè i responsabili, o almeno i più sensibili e lungimiranti di essi, si sono finalmente resi conto che occorre fare qualcosa per colmare il vuoto creatosi dopo la fine del conflitto. Da allora si è operata una profonda trasformazione nella vita italiana, ma nel processo di ricostruzione sono stati trascurati alcuni settori che allora, e per troppi anni, parvero secondari, ma non lo sono.

La stessa democraticizzazione dell'ordinamento dell'Aero Club e degli Aeroclub periferici, sia con il precedente che con il presente Statuto, positiva per lo sviluppo delle attività istituzionali, è però risultata negativa per quelle più direttamente interessanti i giovani, i quali, non disponendo di mezzi in proprio, sono assenti o pochissimo presenti all'attività dei Club.

In sostanza si sono spontaneamente sviluppate soprattutto le attività che si svolgono con il massiccio e prevalente contributo di chi le pratica, com'è nel caso vostro. Se si facesse un bilancio dei bilanci degli Aero Club federati, si constaterrebbe che nel loro complesso le cifre relative sono di gran lunga superiori a quelle dei contributi, ministeriali e non, erogati dall'Aero Club centrale. È chiaro come la differenza (almeno l'80 %) sia tutta a carico degli Aeroclub federati e quindi dei praticanti.

Questo spiega la ragione dell'assenteismo dei giovani, per i quali si è fatto male e poco. Non è vero che i giovani non ab-

biano interesse all'aviazione. Essi incontrano soprattutto delle difficoltà per praticare, e soprattutto, per cominciare a praticare le attività aviatorie, e vanno aiutati con adeguate organizzazioni. Sarebbe tuttavia ingiusto pretendere che voi praticanti il volo a vela disinteressatamente, per pura passione, perché lo trovate bello e divertente, e che vi preoccupate anche ai suoi problemi, ma in quanto di vostro diretto interesse, dobbiate preoccuparvi anche dei problemi a voi meno vicini, e per voi marginali. Come ad esempio di quello della formazione aeronautica, che sottintende anche il proselitismo.

Eppure occorre riconoscere che un rilancio su basi concrete del volo a vela giovanile avrebbe riflessi positivi anche per quello praticato dagli altri (non dico da anziani e nemmeno da maturi, per non farvi sospettare che penso « da matusa »). Per questo mi sono permesso di intervenire, e mi scuso se ho abusato della vostra pazienza. Voi sapete meglio di me come il volo a vela abbia due faccie, una brillantissima e ricca di capacità attrattiva, quella cui vi dedicate, l'altra meno brillante, che però costituisce la base obbligata d'inizio, un complemento indispensabile. Sviluppare questa fase meno brillante, allargare la base, aumentare il numero dei brevettati, anche se soltanto una parte di essi resta nel volo a vela e l'altra parte più consistente orienta la propria attività verso le professioni del volo, significherebbe apportare indiretti benefici anche al nostro e vostro volo a vela.

Ora io penso che se come sostengo ed auspico, le autorità responsabili prenderanno finalmente a cuore il problema e vi dedicheranno mezzi ed organizzazione, sarebbe cosa bella ed utile, non soltanto per i contributi che ne deriverebbero alla risoluzione del delicato problema del reclutamento e della formazione dei piloti professionisti militari e civili, ma anche per tutto il volo a vela compreso quello sportivo e da diporto. Farei torto alla vostra intelligenza se insistessi sui vantaggi che conseguirebbero, anche alla vostra attività, da un rilancio del volo a vela giovanile.

E se ora insisto pur senza entrare nei particolari, è perché in tale evenienza, che auguro prossima, si presenteranno nuovi problemi per tutti coloro che sono animati

da buona volontà, e soprattutto per i componenti la Commissione di specialità, sui quali graverà un lavoro che al momento della loro elezione non si poteva prevedere. Se le mie convinzioni non risulteranno errate si dovrebbe arrivare ad attività didattica a condizioni particolarmente favorevoli per i giovani al disotto dei 21 anni.

In sostanza il volo a vela italiano dovrebbe ricevere un maggiore impulso proprio in quell'aspetto che ora è il più trascurato. A questo aspetto i volovelisti anziani non devono disinteressarsi, e riferendosi agli anziani non trascuro quelli che non praticano più attivamente il volo. La loro esperienza, la loro saggezza non deve andare perduta. Il volo a vela ha bisogno di quadri organizzativi formati da competenti ed appassionati, ed io penso che l'esigenza dei rincalzi e del proselitismo non vada disgiunta da quella dell'utilizzazione dell'esperienza degli anziani, i quali possono dare ancora molto. Ogni riferimento personale è da escludere.

All'interessante e scottante problema chiaramente esposto ed attentamente ascoltato, fa seguito un breve intervento di Gritti che porta al Briefing il saluto dei volovelisti di Bolzano e l'annuncio che dal 16 al 24 Maggio verrà organizzata a Bolzano una settimana volovelistica alla quale tutti i volovelisti sono invitati. Gli organizzatori si preoccuperanno di avvisare a tempo debito e con maggiori ragguagli tutti gli interessati.

Serra passa poi la parola ad Egidio Galli.

Mondiali 1970

Nella riunione n. 13 della Commissione per il volo a vela del 30 settembre a Bologna, si è deciso quanto segue: sciogliendo la riserva a suo tempo formulata si indicano i nominativi dei piloti che costituiranno la rappresentativa ai Campionati mondiali 1970: Vergani Walter, Perotti Gio-

vanni, Zoli Angelo e Piludu Ferruccio. Riserve: Brigliadori Leonardo e Pronzati Attilio.

Questo è il frutto di un esame della Commissione su 12 piloti che sono stati sottoposti ad allenamento collegiale alla vigilia del Campionato nazionale svoltosi a Rieti.

La partecipazione ai Mondiali è un problema che sta occupando anche notevolmente fuori della Commissione il già designato caposquadra Morelli.

A questo punto si succedono diversi interventi, tutti riguardanti il problema dell'immatricolazione dei motoalianti. Gli interventi sono così frazionati o sommariamente esposti che mi riesce impossibile riportarli. Non me ne vogliano gli interessati che invito sin d'ora a scrivere alla rivista assicurando loro che quanto mi perverrà sarà senz'altro pubblicato, in quanto l'argomento è di grande interesse e lo sarà sempre di più nel prossimo futuro.

Bologna e Bolzano denunciano qualche perplessità sulle epoche delle rispettive manifestazioni, che risultano un po' troppo ravvicinate. Vedranno quello che potranno stabilire di comune accordo. Sandro Serra assicura che malgrado le difficoltà organizzative, l'Aero Club di Bologna organizzerà senz'altro il Trofeo Valle del Reno ed auspica una folla partecipazione di concorrenti, vecchi e nuovi. Siamo alle ultime battute, ancora qualche discussione, qualche ritorno sui punti più dibattuti, poi la parola torna al Dr. Labanti, un presidente che tutti vorrebbero avere.

Modifica dello statuto

Lo statuto nuovo, quello del 1965, doveva essere il toccasana dei mali degli aero-club; si è dimostrato che ha peggiorato la situazione perché è stato imposto; è stato imposto da Civilavia con l'imposizione di un segretario generale nominato dalla stessa Civilavia.

Noi non ci siamo battuti a sufficienza, dovevamo batterci perché le Commissioni avessero anche le disponibilità di bilancio, e non era ledere il Consiglio federale questo, ma era renderlo veramente democratico — non vorrei essere interpretato male con questa parola, perché io sono un po' contro alla troppa democrazia — ma bisognava e bisogna che le Commissioni del volo a vela, del volo a motore, dell'aeromodellismo e del paracadutismo si amministrino i loro fondi che il Consiglio federale mette loro a disposizione e questa è una norma che deve per forza arrivare. Voi capite che se all'inizio dell'anno si sa che il volo a vela ha 30-40 milioni e che vengono distribuiti a seconda di un bilancio preventivo fatto dalla Commissione, molte cose non succederebbero e non ci sarebbero discussioni.

Ora dobbiamo finire, voglio però dirvi anche una cosa: immediatamente dopo l'assemblea nella quale avevo sollevato il problema della modifica dello statuto, il Gen. Donno fece una circolare a tutti gli aeroclubs perché mandassero le proposte di modifica. Hanno risposto in tre! Implicitamente lo statuto va bene. E questa è un'altra triste realtà: l'assemblea dei presidenti è una pena, vengono solo a chiedere qualche cosa di personale e poi vanno via, l'ho detto in piena assemblea: facciamo vergogna, mi ci metto anch'io, facciamo vergogna. Ho finito.

Vitalità del Volo a Vela

L'Aero Club di Bologna vuol ringraziare tutti, ringrazia soprattutto chi è intervenuto con argomenti, con chiarificazioni, con spiegazioni e con critiche, è dalla vivacità del Briefing che si può dedurre se si continua a progredire. Io mi auguro che vi abbia soddisfatti tutti. Ringrazio in modo particolare Serra che ha curato, a nome dell'Aero Club di Bologna, l'andamento degli interventi.

Vorrei a questo punto vedere, con un'alzata di mano, quanti sono i presenti che parteciparono al primo Briefing, in quanti siamo qua? Quasi tutti! Vedete, questa continuità di dodici anni è bella e dimostra la vitalità del volo a vela... e abbiamo qui anche il primo moderatore, Aquaderni, che ormai si è seduto su una sedia e fa il signore, beato lui.

Grazie ancora e arrivederci a quest'altr'anno, un abbraccio a tutti di cuore.

Così come aveva iniziato, Labanti, con voce forte e chiara, chiude questo XII Briefing delle Due Torri, manifestazione democratica di appartenenti ad un Ente che non ha uno statuto democratico.

* * *

Prova dell'FK 3

Riduzione dell'articolo di Dieter Schmitt, apparso su Flug Revue.

Traduzione a cura di Winterer e De Marchi.

Come i nostri lettori ricorderanno, l'FK 3, pilotato dal tedesco Rolf Spaenig, si classificò al primo posto al suo debutto nella classe libera durante i Campionati Italiani di Volo a Vela nel 1968.

Quest'anno, ai campionati 1969, abbiamo visto in gara due esemplari di questo tipo di aliante: uno pilotato da Carlo della Chiesa, che ne ha assunto la rappresentanza per la vendita in Italia, e l'altro pilotato ancora da Spaenig.

Descrizione generale

Nell'officina riservata agli apprendisti della Vereinigte Flugtechnische Werke GmbH (VFW), della città di Speyer, è stato sviluppato e costruito, sotto la direzione dell'ingegnere Otto Funk, un interessantissimo aliante di alte caratteristiche, realizzato in metallo e plastica.

L'ingegnere Otto Funk, che ha eseguito il progetto, ha scelto per la costruzione dell'ala dell'FK 3 un nuovo sistema che forse non sarà riservato solo per gli alianti ma potrà essere adottato anche per i velivoli a motore. Questo nuovo metodo di costruzione permette la realizzazione di strutture leggerissime con superfici levigatissime, a costi convenienti.

Negli ultimi anni le costruzioni in fibra di vetro (GFK) hanno evitato la combinazione di questo materiale con altri (metallo, legno, ecc.). La realizzazione di un aliante quasi totalmente metallico, la cui sagoma fa già una buona impressione, è estremamente interessante.

La parte anteriore della fusoliera è costituita da tubi d'acciaio ricoperti da un guscio di GFK mentre la parte posteriore è formata da un tubo in lamiera di lega leggera, senza ordinate e correnti, avente un diametro così piccolo che si può definirlo, più che fusoliera, un sostegno dei piani di coda.

La sistemazione di tutti i dispositivi (carrello rientrabile, comandi, freni, ecc.) entro la fusoliera, è da considerarsi un ca-

polavoro, sia come progettazione sia come costruzione. Malgrado le dimensioni ridotte della fusoliera, sorprende il fatto che siano riusciti a trovare uno spazio normale per il bagaglio.

Per proteggere la parte inferiore della fusoliera, durante gli atterraggi fuori campo, la stessa è stata dotata di un pattino. Il progetto dell'ala ha utilizzato un nuovo metodo di costruzione, completamente nuovo, che garantisce, malgrado la realizzazione estremamente leggera, una precisione di forma per il profilo laminare ed un'alta rigidità.

L'ala è costruita su un longherone a doppio T che all'estremità si trasforma in un profilo a U. Un secondo piccolo longherone, situato anteriormente e lungo 50 cm, ha il compito di trasmettere alla fusoliera gli sforzi torsionali e longitudinali dell'ala. Un altro piccolo longherone porta gli attacchi per gli alettoni ed i flaps.

La superficie esterna è in lamiera di lega leggera, dello spessore di 0,5 mm, sostenuta ogni 140 cm da centine realizzate in sandwich di metallo e resina espansa dura. Lo spazio tra una centina e l'altra è stato riempito di Conticell 60, con struttura ad alveare.

I flaps sono divisi in due parti, con funzionamento differenziato, e il loro movimento è collegato a quello degli alettoni. Alla posizione di + 15° dei flaps interni, corrispondono + 13° dei flaps esterni e + 11° degli alettoni. Mettendo a zero gradi i flaps, tutte le parti mobili ritornano a zero gradi.

L'ala è dotata anche di freni aerodinamici del tipo Schempp-Hirth.

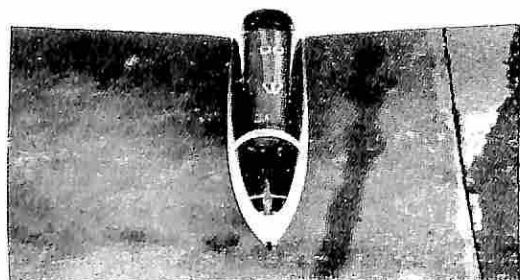
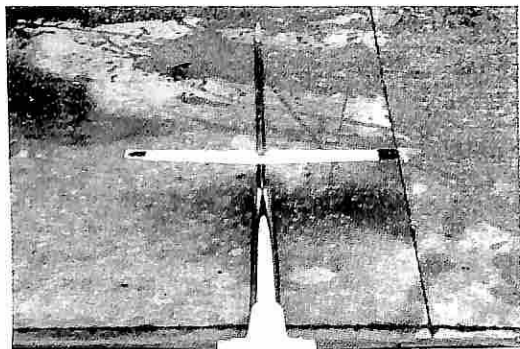
Il peso complessivo di una semiala, di 75 kg, è senza dubbio molto basso per un alante di 18 m d'apertura alare. La stessa cosa si può dire per la fusoliera che, compresi gli impennaggi, pesa solo 90 kg. Il peso totale a vuoto, compresi gli strumenti di bordo, è quindi di 240 kg. Questo alante, dotato di un profilo alare moderno e di flaps, con un carico alare che si aggira sui 23-27 kg/mq, promette buone performances di salita anche in spirale stretta.

L'ala è dotata di ballast avente una capacità di 50 kg d'acqua.

La velocità massima, in tutte le condizioni atmosferiche, è di 270 km/h.

Il volo

Il montaggio delle semiali non è difficile ma richiede troppe parti isolate (6 spinotti) ed esiste quindi il pericolo di perderne qualcuna. Lo stabilizzatore viene montato rapidamente ma richiede l'uso di una chiave di serraggio.



L'ingresso al posto di pilotaggio è facile perché la grande capottina è asportabile. Lo schienale, in posizione inclinata, è fisso ma la pedaliera è regolabile anche in volo ed ha un'escursione di 30 cm. Solo piloti di grande statura possono incontrare delle difficoltà con il sedile che in seguito potrà essere modificato. Anche la larghezza della fusoliera, all'altezza delle spalle, è minima (49 cm). Tutte le leve e maniglie di comando sono situate in posizioni comode.

I comandi sono efficaci sin dal momento del rullaggio e l'alante decolla alla velocità di 60 km/h con i flaps impostati a +3°. Il traino, alla velocità di 90-100 km/h, ha dimostrato che l'alante reagisce in modo preciso a tutti i movimenti della barra di comando.

La visibilità è eccellente malgrado la cornice che sostiene la bussola magnetica disturba la visibilità verso prua.

Portando i flaps a +5° il muso si abbassa un poco. Non esistono riflessi di strumenti o comandi sulla capottina e questa è una cosa molto rara. La ventilazione, che proviene dal muso della fusoliera, è efficace per tutta la capottina ed esiste inoltre un tubo di ventilazione orientabile. In un primo tempo volo alla velocità di minima discesa che si ottiene a 87 km/h. Il variometro di Badin e il variometro elettrico di Hornig indicano circa 0,6 m/sec di discesa. Azionando i flaps a +3° la velocità di equilibrio è di 65 km/h con 0,5 m/sec di discesa.

Riducendo dolcemente la velocità sino a 55 km/h, l'alante scivola un poco a sinistra e vola a sacco senza preavvertire dell'imminente stallo. Volendo entrare in vite è sufficiente dare piede. In questo modo l'FK 3 entra facilmente in vite ma ne esce dopo un solo quarto di giro eseguendo le manovre classiche e riprende rapidamente velocità.

La leva dei flaps può essere spostata facilmente in passi di un grado, otticamente controllabili. Lo spostamento totale dei flaps va da +15° a -10°.

In virata l'alante è sorprendentemente molto stabile. Con una inclinazione di 30° e i flaps a +5°, alla velocità di 75 km/h, esso gira con la stessa precisione che si ottiene alla velocità di 85 km/h, con i flaps a 0° ed un'inclinazione di 45°. Non è necessario contrastare con l'alettone. Il cambio di inclina-

zione, da 45' a 45", che avviene in 4 secondi, è un buon risultato per un velivolo di queste dimensioni. Il tempo impiegato per eseguire questa inversione dipende dalla velocità e dalla posizione dei flaps poiché l'ampiezza del movimento degli alettone dipende dalla loro impostazione.

Lo sforzo sulla barra di comando è limitato e per la regolazione è sufficiente il trimm a molla. I rumori, anche in volo veloce, sono molto deboli e ciò è dovuto alla buona forma di penetrazione della fusoliera.

La massima efficienza indicata, di 42 a 88 km/h, verrà sicuramente raggiunta come voli di confronto con altri alianti hanno dimostrato.

Ho provato anche la scivolata; quella a sinistra è più efficace. In ogni caso il timone di direzione deve essere utilizzato in pieno mentre l'alettone solo al 40% circa. Il timone di direzione rimane risucchiato dal lato opposto alla scivolata.

I freni aerodinamici sono dimensionati per consentire il controllo di un angolo di planata molto grande. La loro efficacia, come ho potuto rilevare durante la fase di atterraggio, è eccezionale.

Prima ho messo fuori il carrello; cosa che viene eseguita agevolmente e la leva di comando si blocca con facilità al termine della sua corsa. Quindi ho iniziato la planata, a 400 metri, per controllare l'efficacia dei freni. Con i freni estratti completamente ad una velocità di 80 km/h, la discesa è di 6-7 m/sec mentre a 90 km/h è di 9 m/sec. Al di sopra di 100 km/h il variometro indicava oltre 10 m/sec di discesa (fondo scala).

Con le sole variazioni di velocità si può

ottenere un buon controllo dell'angolo di planata ed è quindi possibile atterrare con sicurezza in piccoli campi di fortuna anche perché si può richiamare dolcemente.

Le sospensioni del carrello lavorano con dolcezza ed i freni a tamburo della ruota sono molto efficaci. Il comando di questi ultimi è dato da una leva, simile a quella usata per le biciclette, posta sulla barra e il suo uso richiede uno sforzo minimo.

Scopo della costruzione dell'FK 3

1) Sviluppo di un nuovo sistema per la realizzazione di una costruzione razionale ed economica.

2) Questo sistema dovrebbe consentire di raggiungere contemporaneamente la stabilità della sicurezza nei confronti delle variazioni atmosferiche ed un'alta qualità delle superfici.

3) Questo sistema dovrebbe permettere costruzioni leggere, eseguibili anche da operai non specializzati.

4) Malgrado il progetto di un aliante dotato di flaps, esso dovrebbe poter essere affidato a piloti non esperti.

5) Le performances nel volo in spirale dovrebbero essere buone per consentirne l'utilizzo in giornate con termiche deboli. Questi obiettivi sono stati raggiunti.

Per facilitare le piccole riparazioni è prevista la stampa di un manuale, corredato di fotografie e descrizioni dettagliate.

Il prezzo di vendita previsto è di 26.000 DM.

A completamento dell'articolo sull'FK 3, riteniamo utile pubblicare le impressioni di alcuni piloti italiani che, nelle giornate di riposo del Campionato Italiano 1969, meteorologicamente scarse o proibitive, hanno avuto la possibilità di provare, in brevi voli, l'aliante.

Come i nostri lettori potranno notare, le opinioni sono alcune volte contrastanti ma forse è proprio questo fatto che le rende ancora più interessanti.

Leonardo Briigliadori

Pilotaggio facile, è però più inerte dell'EHK, comandi molto ben coordinati, velocità in termica di circa 10 km/h inferiore a quella del Kestrel — la pallina sta

sempre in centro da sé — ottimo in atterraggio, direttori molto efficaci — sensazione di ottima efficienza fino a 150 km/h (senza zavorra) forse più lento del Kestrel in accelerazione. Comparazione: il Kestrel è una macchina più impegnativa

e più spinta, per condizioni da + 3 m/sec mentre l'FK 3 è preferibile per condizioni da + 1 ÷ + 2 m/sec.

Roberto Manzoni

Manovrabilità buona, alettone efficientissimo, piede inferiore.

Inversione inversa migliore di quella del Cirrus.

Abitabilità da rivedere totalmente, penetrazione e salita non provate.

Impressione di manovrabilità superiore a quelle di SHK, Cirrus e Kestrel.

Umberto Mantica

Posto di pilotaggio sacrificato, gradirei altro tipo di blocco dei flap che permettesse, volendo, di lasciarli sbloccati — a 85 km/h inversione un po' lenta — data la posizione di pilotaggio, la visibilità di fianco verso il basso è un po' scarsa — ottimi i comandi come azione ma da rivedere come sistemazione (cloche pizzica a destra) — rivedere dimensioni e disegni del cruscotto — buona areazione, buoni distruttori — classificabile nei galleggioni.

Trancaldo

Macchina brillante, buona efficienza, enorme visibilità, l'efficacia dell'alettone è molto variabile con i flap atterraggio facile, ben molleggiato. Coordinatissimo di comandi, è molto facile evolvere correttamente per la sua tendenza intrinseca a non derapare né scivolare.

Walter Vergani

Aliante di buona costruzione, di facile pilotaggio.

Cabina comoda, ottima visibilità; molto leggero di sforzo sui comandi.

Posto di pilotaggio ancora migliorabile: comandi distanti, occorrerebbe uno schienale regolabile.

Stabilità buona sui tre assi.

Ottimo soprattutto in decollo e atterraggio; freni aerodinamici e sulla ruota efficienti.

Performances: buonissime tra i 90 e i

120 km/h (0,7 e 0,9 m/sec rispettivamente) a 150 km/h scende un po' più del normale (senza ballast).

Inversione da 45° a 45° in 5,5 sec.

Complessivamente buono anche se non avanzatissimo.

Della Chiesa Carlo

Ho avuto a Torino l'FK 3 una settimana soltanto prima di partire per Rieti, il tempo di montare gli strumenti e di fare due voli, altri tre li ho fatti a Rieti prima del Campionato.

Ancorchè l'aliante sia facilissimo all'atterraggio (possibilità di volare molto lento grazie ai flap e agli efficacissimi diruttori) pensavo con orrore, per la mancanza di affiatamento con la macchina, al fuori campo per cui durante le prove di campionato ho proceduto sempre abbottonatissimo, senza correre, limitandomi a far compiere all'aliante il percorso, senza perder tempo, ma anche senza spingere. Per l'installazione affrettata, qualcosa non funzionava nei variometri (il solito tubo pizzicato e un collegamento a tenuta non perfetta) per cui non potevo nemmeno avvantaggiarmi delle virtù arrampicatrici dell'FK 3 in termica debole; più volte mi son dovuto accontentare di farmi indicare le ascendenze da altri aliante e limitarmi a seguirli a passo a passo: così, per esempio, fino a Perugia con Vergani e Pronzati.

Tutt'ora non posso dire di conoscere l'aliante, pur avendo volato complessivamente per una trentina di ore, in quanto una ventina sono di gara: infatti durante i percorsi di gara non mi mettevo certo a cronometrare le velocità di discesa, né a studiare la posizione ottimale dei flap per ciascuna velocità (esiste la possibilità di una regolazione continua da + 10° a - 10°).

Complessivamente, per quanto ho potuto constatare la macchina è di facile pilotaggio, sale in modo eccezionale, è senza problemi all'atterraggio, buona accelerazione e buona in velocità; io ne sono entusiasta.

Montaggio: tutt'ora complicato come nel prototipo; nel prosieguo della serie sarà semplificato.

Zavorra: molto pratico il riempimento dei 50 litri.

Cassello: aperto per il trasporto: semplice, solido, pratico.

Facilissimo: da tener pulito: acqua pura, vetril.

Abitabilità: buona, ma nettamente migliorabile con diverso disegno di sedile.

Ventilazione: buona con finestrino, condotto orientabile e sbrinatori regolabile.

Pedaliere: regolabile in volo.

Cruscotto: capace di 5 strumenti grandi da 5" (più due grandi per volo in nube) facilmente modificabile per accoglierne altri due grandi (modifica in corso).

Ala rigidissima: non si ode alcun rumore dovuto alla struttura o alla copertura, nemmeno alla massima velocità o in turbolenza; in quest'ultima il comportamento rimane poi gradevolissimo.

A traino: comportamento regolare, facilitato dalla tendenza dell'aliante a volare centrato. Questa caratteristica notevole anche in volo libero, è forse dovuta a una felice combinazione di ampiezza di superficie di comando, bilanciato sforzo richiesto e indovinato diedro: il risultato è estremamente piacevole.

Per il complesso delle qualità di volo che interessano « morbosamente » il volovelista, devo rimandarvi ai dati calcolati dal progettista, in quanto come già ho detto, non ho finora avuto modo di fare alcun controllo numerico: a me paiono attendibili. La qualità più sorprendente dello FK 3 è indubbiamente la sua capacità di salita (grossa garanzia per la valle padana ove anche in una gran giornata, possono incontrarsi zone debolissime; poi è rigido e robusto in montagna, ove si può volare ad alta velocità anche in turbolenza; da ultimo è maneggevolissimo a bassa velocità il che permette di spirare stretto, far un buon lavoro rasente i costoni e nei fuori campo.

AMICI LETTORI,

tutti gli abbonamenti, come di consueto, sono scaduti al 31 Dicembre e nel caso non abbiate ancora provveduto al rinnovo, vi invitiamo a farlo, servendovi dell'unito bollettino di versamento.

Nel corso del 1970 verrà distribuito, ai soli abbonati, il secondo quaderno di volo a vela.

In caso di mancato ricevimento della rivista inviateci segnalazione scritta onde poter svolgere le indagini presso gli uffici postali competenti.

Le pagine di volo a vela sono a disposizione anche per la pubblicità. Gli abbonati godono di particolari condizioni.

Abbonatevi a volo a vela, è il miglior modo per sostenere la vostra rivista.

L'editore

Una volta era sufficiente una parabola sullo Zoeglin per inocularsi il microbo della passione.

Oggi potrà bastare un « Calif » della Caproni Vizzola o un motoalante dell'Aeronautica Umbra?

È un grosso problema.

Non basta inserirlo nello statuto di un ente, per considerarlo risolto.

La formazione aeronautica della gioventù e i piloti professionisti

di Umberto Nannini

Il problema dei piloti

In conseguenza della straordinaria diffusione dei traffici aerei civili si è determinata una crescente richiesta di piloti, vale a dire di personale altamente qualificato e selezionato, cui sono affidati compiti estremamente delicati, e responsabilità che aumentano in funzione dell'incremento delle prestazioni e delle capacità di carico degli aerei di linea, ed ovviamente del loro valore, per tacere delle vite umane che non hanno prezzo.

Tutto questo considerato, non ci si deve sorprendere della esistenza di difficoltà per soddisfare il fabbisogno di piloti. Si tratta di un fenomeno comune a tutte le compagnie di ogni parte del mondo ed al quale, nonostante la solida tradizione italiana in quanto a qualità dei piloti, non vanno esenti le nostre compagnie, a cominciare da quella di bandiera, che ha le esigenze maggiori.

L'apporto dell'Aeronautica militare

Poiché manca sinora in Italia una scuola di Stato per la formazione dei piloti professionisti, così come invece ne esistono per le altre professioni antiche e moderne, la stragrande maggioranza dei piloti civili italiani — si valuta dell'ordine del 95 %

— è proveniente dall'Aeronautica militare. Questo dal 1925, quando in Italia cominciarono i primi servizi aerei civili.

Si tratta di piloti ottimamente addestrati, con grande esperienza di volo acquisita nei reparti dell'A.M., integrata da una solida preparazione tecnica che ne facilita l'immissione, previo specifico tirocinio, in servizi dalle esigenze e caratteristiche diverse da quelle dei reparti militari. L'apporto è qualitativamente prezioso, ma l'Aeronautica militare non potrebbe soddisfare totalmente il fabbisogno di quella civile senza grave pregiudizio per l'assolvimento dei propri compiti.

E pertanto, nella ricerca di una soluzione di comune soddisfazione, in base ad un accordo fra i Ministeri dei Trasporti e dell'Aviazione civile, della Difesa Aeronautica ed anche dell'Alitalia, la prima fase dell'istruzione degli allievi ufficiali piloti di complemento con ferma quinquennale viene impartita in una scuola unica militare. Dopo il conseguimento del brevetto militare, una aliquota di tali allievi anziché completare il proprio addestramento in altre scuole militari, passa al Centro Addestramento dell'Alitalia per ricevervi l'istruzione specifica per il servizio aereo civile e conseguervi i relativi brevetti ed abilitazioni. Per questi giovani la ferma viene ridotta a tre anni, e si apre la via alla professione di pilota professionista sulle linee aeree, oppure in altri servizi aerei civili.

L'Aeronautica militare continua inoltre a sovvenire al fabbisogno dell'Alitalia, autorizzando la cessazione dal servizio attivo di Ufficiali piloti che ne facciano domanda, e abbiano superata una determinata permanenza nei suoi reparti.

E chiaro che con queste soluzioni di compromesso, anche se manca la scuola statale per piloti professionisti, è sempre lo Stato, che seppure indirettamente e in modo non strettamente razionale, viene incontro ad esigenze di un servizio di pubblica utilità, che ha raggiunto importanza e dimensioni imprevedibili e in aumento.

Nonostante tuttavia la generosa collaborazione dell'Aeronautica militare, la soluzione adottata è soltanto parzialmente soddisfacente. S'impongono pertanto altri provvedimenti ed altre misure, che tengano conto anche delle dimensioni del problema e tendano ad una sua radicale soluzione, che presenta le maggiori difficoltà non tanto nella formazione dei piloti professionisti, quanto nel reclutamento, nella quantità e soprattutto nella qualità necessaria, di aspiranti alla professione del volo.

Reclutamento

L'affermazione potrà sorprendere, ma è aderente alla realtà. Vedremo in seguito quali possono essere le cause di un fenomeno, che se non si corre ai ripari potrà compromettere la realizzazione dei programmi di sviluppo della nostra compagnia aerea di bandiera.

Nella ricerca dei motivi del fenomeno, si passa alla ritenuta insufficiente o non idonea propaganda, alla carenza di pubblicità dei bandi di concorso per allievi piloti, ed alla scarsa conoscenza da parte di molti giovani delle possibilità, partecipando a detti concorsi, di intraprendere una prestigiosa professione, con allettanti prospettive economiche, ed infine ad insufficiente coscienza aeronautica degli italiani.

E probabile che tutte queste cause concorrano a determinare la spiacevole situazione, ma crediamo ve ne siano altre. Si deve forse credere che la decisione di avviarsi ad una professione del tutto particolare come quella del pilota professionista, ricca di soddisfazioni ma anche molto esigente, possa dipendere dalla pubblicità,

come se si trattasse di scegliere una qualunque delle varie carriere statali o di enti privati? Oppure si deve pensare che la coscienza aeronautica degli italiani sia stata un tempo tanto salda da soddisfare il fabbisogno di piloti — allora soltanto militari, ma numericamente maggiore — e si sia ora labilizzata sino a non soddisfare minori esigenze?

Se non è possibile, in senso assoluto, negare la funzione della pubblicità anche in questa particolare materia, non si può nemmeno farne soltanto un problema di coscienza aeronautica. È purtroppo vero che questa coscienza — della quale spesso si parla non sempre a proposito — non è stata mai molto sentita. Si deve tuttavia ammettere che i passati fasti della nostra aviazione, le conquiste di primati mondiali, le trasvolate atlantiche, che diedero all'Italia tanto meritato prestigio, esercitarono sui giovani un'attrazione a quanto pare più forte di quella delle attuali ottime retribuzioni dei piloti civili.

Si dovrebbe quindi concludere che le difficoltà che si frappongono alla risoluzione del problema non sono dovute soltanto ad insufficiente coscienza aeronautica degli italiani, ma in misura molto maggiore alla mancanza di motivi di attrazione dei giovani e di quelle attività educative che ora si sogliono comprendere con l'espressione « formazione aeronautica della gioventù ». In che consista la formazione aeronautica e quali i suoi fini risulta chiaramente evidente se diamo un rapido sguardo a quanto si fa all'estero a questo riguardo.

La formazione aeronautica della gioventù nel mondo

Occorre anzitutto premettere che, prescindendo dalla forma di governo e dal livello tecnologico ed aeronautico, in tutte le nazioni, sotto diverse etichette e con differenti caratteri, ma con comuni finalità, si attua una politica di istruzione aviatoria elementare dei giovani. Quella che un tempo con aperta e scoperta impostazione premilitare o paramilitare, veniva chiamata, in Italia ed altrove, istruzione pre-aeronautica, è tuttora diffusa ovunque, ma non da noi.

Negli S.U.A. la colossale organizzazione denominata « Civil Air Patrol », inquadra

e istruisce migliaia di giovani di entrambi i sessi, in un corpo paramilitare con gerarchie, uniformi, larga dotazione di aeroporti e di mezzi aerei. Fra le sue svariate funzioni il C.A.P. pone in primo luogo la istruzione aeronautica elementare della gioventù. Il comandante del C.A.P. è un generale dell'aeronautica della riserva e così pure, ma non necessariamente, appartengono alla riserva aeronautica gli ufficiali istruttori e di inquadramento.

In Gran Bretagna l'addestramento pre-aeronautico dei giovani è affidato al « Training Air Corp », diretta emanazione della Royal Air Force, che mette a disposizione aeroporti, alianti, aerei a motore, materiale aeronautico vario ed attrezzature logistiche, oltre a numerosi ufficiali e sottufficiali istruttori di volo e a terra. L'organizzazione del Training Air Corp ricorda, nei fini e nella struttura tecnica, quella esistente in Italia prima della guerra, e come quella assolve compiti di utile avviamento tecnico-spirituale dei giovani verso l'aeronautica.

Le citazioni potrebbero continuare a lungo interessando molti Stati, con particolare riguardo a quelli europei, dalla Germania, con l'imponente diffusione del volo a ve-

la e di tutte le altre manifestazioni aeronautiche, agli Stati dell'Europa orientale. In Polonia, Cecoslovacchia, Ungheria, Romania e nell'URSS ecc. l'istruzione pre-aviatoria è largamente diffusa e i giovani possono, senza alcuna spesa, dedicarsi alle varie attività dall'aeromodellismo al volo a vela al paracadutismo ed al volo a motore. Ma l'esempio della più felice interpretazione del dovere e dell'interesse dello Stato alla educazione aeronautica dei giovani è quello francese.

In Francia il « Service de la Formation Aeronautique », emanazione del Segretariato dell'Aviazione civile (Ministero dei Trasporti), in accordo con il Ministero dell'Educazione nazionale e con il concorso materiale dell'Armée de l'Air, ha il compito di:

— sviluppare l'impiego dell'aviazione nel paese quale dovere di una nazione moderna; mettere a disposizione dei giovani nuove attività che partecipino efficacemente al loro arricchimento intellettuale e fisico; creare una riserva di piloti dei quali i migliori possano abbracciare le professioni dell'aviazione civile o militare; sviluppare l'industria aeronautica e l'industria turistica, fattori di arricchimento nazionale.



Scuola « Tommaso Dal Molin » vetta Campo dei Fiori, lancio dell'anfibio « Roma ».

La « formazione aeronautica » comincia con gli adolescenti, ai quali dopo opportune istruzioni, e il superamento di un esame scritto, viene rilasciato il « Brevetto di iniziazione aeronautica » che, secondo il decreto ministeriale istitutivo: « sanziona l'istruzione aeronautica elementare dei giovani, di entrambi i sessi, che intendano dedicarsi alla pratica del volo a vela e del volo a motore ». Il programma per l'ottenimento del « brevetto di iniziazione aeronautica » comprende varie materie tecniche con particolare riguardo a quelle aeronautiche, come aerodinamica, navigazione, storia dell'aeronautica e meccanica del volo degli alianti, meteorologia.

Il possesso di tale brevetto è obbligatorio per i giovani di età inferiore ai 21 anni che intendano valersi delle particolari facilitazioni per svolgere attività di volo a vela e di volo a motore presso gli Aero Club. Questo primo stadio della « formazione » è attuato nelle scuole medie, in centri di avviamento professionale, nei collegi moderni e classici, nei licei, e presso gli Aeroclub. Seguono le attività di aeromodellismo, volo a vela, volo a motore e paracadutismo presso gli Aero Club, e per chi intenda perfezionarsi presso appositi Centri nazionali delle varie specialità, gestiti direttamente dal « Service de la Formation aeronautique » (S.F.A.).

Superfluo aggiungere che lo Stato eroga importanti contributi finanziari e in materiale agli 800 Aero Club, mentre non è inopportuno ricordare che l'indirizzo, in questo settore della politica aeronautica della Francia, risale all'immediato dopoguerra, e sebbene lo S.F.A. abbia subito nel tempo dei mutamenti di struttura è rimasto nella sostanza e nei fini invariato con tutti i governi.

I risultati di questa lungimirante politica, a parte le imponenti cifre relative all'aviazione minore — detta ora generale — vanno considerati nelle migliaia di brevetti di volo a vela e di volo a motore rilasciati a minori di 21 anni, e di conseguenza, nella larga disponibilità di potenziali aspiranti alle professioni aeree. Giovani che, avendo ricevuta una istruzione aeronautica basilare e superata una prima valida selezione attitudinaria nel corso di attività aeree, costituiscono una preziosa riserva di materiale umano tecnicamente e spiritualmente predisposto ad affrontare le istruzioni più avanzate, onerose ed im-

pegnative, che caratterizzano la formazione dei piloti professionisti.

Dopo questi tipici esempi stranieri, sui quali dovrebbe puntarsi l'attenzione dei responsabili e degli interessati a questo problema, è il caso di passare ai casi nostri.

L'Aero Club d'Italia

Da noi, com'è noto, l'Aero Club d'Italia, ente morale, è preposto per legge alle attività aeronautiche minori — didattiche turistiche e sportive — sotto la vigilanza del Ministero dei Trasporti e dell'Aviazione civile, di quello della Difesa-Aeronautica e del Turismo e Spettacolo. I contributi per il funzionamento dell'Ae.C.I. sono erogati per la parte in danaro prevalentemente dal Ministero dei Trasporti e dell'Aviazione civile, mentre l'Aeronautica militare concede materiale di volo, in genere aeroplani e motori non più utilizzabili per fini militari.

L'importo di questi aiuti, in danaro e materiali, ai quali va aggiunta la possibilità di acquistare determinati quantitativi di carburante in esenzione doganale per le scuole di pilotaggio, arriva a circa 400 milioni di lire. Somma del tutto inadeguata per sovvenire con premi di brevetto ed altre provvidenze i 72 Aero Club federati all'Ae.C.I., tanto più se si considera che in essa è compreso anche il contributo del C.O.N.I. per le attività più spiccatamente sportive, quali il volo a vela e il paracadutismo agonistico.

L'insufficienza dello stanziamento e dei contributi statali all'Ae.C.I., fermi da circa un decennio al livello attuale, va in particolare a scapito di quelle attività di prevalente interesse per i giovani e con più chiaro carattere educativo, e per le quali non è possibile fare assegnamento su contribuzioni personali dei praticanti, come accade, giustamente, per le attività aeree turistico sportive degli adulti.

Non ci si deve pertanto sorprendere della scarsa partecipazione dei minori di 21 anni ad attività che sembrano le più indicate per loro e dell'esiguo numero fra essi di brevettati pilota di aliante o di aereo leggero.

Le conseguenze di questo stato di cose, o se si vuole, della mancanza di un'opera

di formazione aeronautica della gioventù, si riassumono in carenza di aspiranti alle professioni del volo che partecipino ai concorsi per vocazione aeronautica consolidata e con passione consapevole. Si riscontra invece che su ogni mille aspiranti quelli già in possesso di un brevetto di volo a vela o di volo a motore sono in media soltanto dieci, ripetiamo dieci! E risulta inoltre che non pochi aspiranti partecipano al concorso per allievi piloti e contemporaneamente ad altri concorsi, naturalmente statali, ponendo sullo stesso piano la prospettiva di avviarsi alla professione di pilota oppure ad un'altra qualsiasi!

Non per nulla l'esperienza dimostra che le domande di ammissione sarebbero sufficienti a coprire il fabbisogno di piloti, se al numero dei concorrenti corrispondesse una migliore qualità, e se il tasso di selezione avesse una minore incidenza sui risultati finali. È questo il punto critico. La selezione, che deve essere ovviamente severa, comincia con il controllo dei titoli e l'avvio dei candidati alla visita psicofisiologica e continua inesorabile durante i corsi teorico-pratici eliminando per inattitudine al volo e altre cause, un'altissima percentuale di allievi, con conseguenze che si ripercuotono seriamente sul costo dei brevettati che raggiungono la qualificazione di pilota professionista militare o civile. Le cause determinanti questa onerosa falcidia si possono facilmente individuare constatando nella massa degli aspiranti un'altissima percentuale di « analfabeti aeronautici » che, in quanto tali, mentre mancano di una benché minima conoscenza od esperienza aviatoria, difettano di quella preparazione spirituale che costituisce un elemento essenziale per accedere con successo alle professioni del volo.

Gli istituti tecnici aeronautici

Con la recente creazione di tre Istituti Tecnici Aeronautici che hanno sede a Roma, Catania e Forlì, è stato compiuto un primo passo, seppure tardivo, per contribuire alla risoluzione del problema dei piloti professionisti. È un passo importante che pone la scuola in più specifico rapporto con le esigenze della moderna civiltà, ma

i frutti di questa provvida iniziativa potranno maturare soltanto fra non meno di sei anni, e saranno inadeguati al fabbisogno. Si rende quindi necessario integrare la innovazione con altri provvedimenti di meno lenta maturazione e di più vasta produzione, nel quadro di una chiara politica di formazione aeronautica della gioventù, ricorrendo meglio di quanto non sia stato sinora all'Aero Club d'Italia, ed agli Aero federati, cellule viventi dell'espansione aeronautica.

È necessario pertanto, mediante un più qualificato indirizzo delle attività degli Aero Club, aprire gli aeroporti ai giovani, svolgere una capillare propaganda non di sole parole, ma che si concreti in attività che pongano i giovani a contatto con le manifestazioni del volo più a loro congeniali, suscitare e stimolare in loro la vocazione; attuare in sostanza quella formazione aeronautica della gioventù che lo Statuto dell'Ae.C.I. pone in testa ai fini dell'Ente, e creare i presupposti per la risoluzione del problema dei piloti professionisti.

E poiché la formazione aeronautica non è un toccasana dall'effetto immediato, si dovrebbe agire con urgenza onde non perdere altro tempo.

Formazione aeronautica: investimento produttivo

Esiste naturalmente anche un aspetto economico oltre a quello organizzativo, non essendo possibile attuare la formazione aeronautica senza adeguati stanziamenti, ed è indubbio che la previsione di una nuova spesa potrebbe influire negativamente sulla decisione ad attuarla, se non si considerassero due determinanti elementi. Il primo, di ordine generale, è che se si vuole raggiungere un determinato risultato occorre sopportarne gli oneri. Il secondo è che non si tratta di un semplice aumento di spesa, ma piuttosto di un suo anticipo, da considerarsi quale un investimento produttivo.

Tutto sta nel comprendere che certe economie, come quella derivante dalla mancata formazione aeronautica, risultano alla fine molto dispendiose e lasciano insoluto il problema.

L'anno appena passato è, per il nostro volo a vela, l'anno dei corsi di performance.

Rieti e Calcinate hanno dato il via e non possiamo che auspicare uno sviluppo di queste iniziative, per le quali non abbiamo raccolto che consensi favorevoli. Riportando gli scritti dell'Ing. Guido Antonio Ferrari, di Nino Perotti e di Ernesto Tross, invitiamo gli organizzatori di questi corsi a raccogliere delle relazioni — sia da parte degli istruttori che degli allenandi — che saremo ben lieti di pubblicare in quanto le riteniamo di grande interesse generale.

Relazione sui corsi di veleggiamento avanzato (performance) da me tenuti presso il C.N.V.V. a Rieti:

1° corso, dal 15 al 31 maggio 1969,

3° corso, dal 24 giugno al 7 luglio 1969.

Scopo e risultato

I corsi in oggetto avevano lo scopo di preparare giovani volovelisti al volo sportivo di gara ed alla conoscenza approfondita dei fenomeni meteorologici.

Il risultato è stato nettamente positivo: i piloti allievi hanno riportato un evidente beneficio, la cui considerevole entità ha dimostrato che questi corsi colmano una grave lacuna del nostro volo a vela. Avendo dato la possibilità di apprendere e di applicare in volo, oltre alle cognizioni ed alle tecniche di pilotaggio pulito e sicuro e di corretta utilizzazione dell'alianti, la capacità di valutare e di interpretare la situazione generale di veleggiamento, i corsi suddetti hanno dato agli allievi « una visione nuova del volo a vela ». Questa espressione, con la quale alcuni di loro hanno sintetizzato l'effetto del corso, indica che si è aperta per loro una nuova e più proficua fase di veleggiamento, nella quale ciascuno potrà approfondire ed affinare la propria esperienza ad un livello superiore, che senza il corso forse non avrebbe mai raggiunto e solamente dopo molto tempo e molta fatica.

La composizione e la durata dei corsi (2 allievi per istruttore; due settimane per corso) si sono dimostrate buone e ritengo dovrebbero essere mantenute; lo stesso dicasi del programma teorico-pratico di base.

Il parco alianti dovrebbe essere aumentato ed ammodernato.

Metodo di insegnamento da me usato:

esposizione in aula dei concetti fondamentali di base con deduzione delle relative manovre di volo e loro illustrazione dettagliata;

esecuzione in volo a d.c. di tali manovre, vicino al campo, sino al raggiungimento di una corretta e logica capacità di esecuzione e di autocritica; ulteriore allenamento in volo a solo;

applicazione a voli veleggiati fuori del campo, su circuiti e percorsi programmati e valutati in base alle condizioni meteorologiche e orografiche, prima a d.c. e poi a solo;

esame critico a terra dello svolgimento del volo e degli errori commessi.

L'istruzione di volo al pilotaggio strumentale ha avuto inizio con voli a d.c. in tendina ed è proseguita con voli in nube, anche fortemente temporalesca, allo scopo di valutare e far constatare all'allievo i limiti di turbolenza ai quali egli perdeva il controllo, le particolari difficoltà ambientali e di strumentazione connesse con alcune fasi del volo in nube e gli effetti delle formazioni di ghiaccio sull'aliante.

Programma generale delle lezioni in aula e delle esercitazioni in volo:

principi base e tecnica: del corretto pilotaggio a vista, specialmente in spirale, a traino aereo, in atterraggio corto su ostacoli; del pilotaggio strumentale; della buona utilizzazione delle caratteristiche dell'aliante dall'esame e dalla elaborazione della sua polare, nelle diverse possibili condizioni atmosferiche e di veleggiamento;

studio ed impostazione del volo in base alle condizioni meteorologiche ed orografiche;

volo di gara;

traino aereo;

esecuzione del sondaggio atmosferico, tracciamento del diagramma temperature-altezza, confronto col diagramma termodinamico ed interpretazione volovelistica; meteorologia del volo a vela.

Il cap. P. Rovesti ha svolto la parte meteorologica.

Orario giornaliero:

- ore 7,30: sondaggio meteorologico su aereo a motore da me pilotato, avendo a bordo un allievo;
- » 8,30: tracciamento del diagramma temperature-altezza;
- » 9,00: lezioni in aula;
- » 11,00: preparazione dell'aliante;
- » 12,30: briefing meteo e scelta del tema di volo; briefing prevolo; messa in linea dell'aliante;
- » 13,00: inizio voli;
- » 19,00: esame critico e discussione in aula dei voli.

Composizione dei corsi:

due allievi che volavano, a turno, uno con l'istruttore e l'altro da solo su programma scelto con l'istruttore.

Durata dei corsi:

due settimane, ciascuno.

Allievi dei corsi:

1° corso: ing. Francesco Moretti, di Terni; geom. Renzo De Lucca, di Bolzano;

3° corso: ing. Antonino Romeo, di Venezia; sig.ra Luisa Pandolfelli in Pagnoni, di Vicenza.

Alianti utilizzati:

biposto CVV 8 per l'istruzione al veleggiamento a d.c.;

biposto ASK 13 per l'istruzione al pilotaggio strumentale in tendina;

monoposto M 100 S per il veleggiamento solo pilota.

Attività svolta:

I 4 allievi hanno volato complessivamente per 140 ore; le ore di lezione in aula sono state 200 per ciascun corso, oltre ai briefings giornalieri pre e postvolo; a ciò vanno aggiunte le lezioni ed esercitazioni meteorologiche svolte dal cap. Rovesti.

Nei periodi di svolgimento del 1° e del 3° corso (15-31 maggio; 24 giugno-7 luglio 1969) le condizioni meteo non sono mai state « fumanti » ma normalmente assai scarse o sfavorevoli.

Nonostante ciò l'attività di veleggiamento svolta è stata soddisfacente: le condizioni povere hanno permesso in diversi casi di mettere in evidenza l'importanza di usare una tecnica corretta ed hanno consentito una buona attività didattica e di affinamento. Condizioni migliori avrebbero consentito voli più spettacolari.

I voli compiuti possono essere suddivisi nelle seguenti categorie:

- voli di istruzione e di allenamento al pilotaggio corretto con visibilità, alla individuazione ed al centramento delle ascendenze;
- voli di istruzione e di allenamento al pilotaggio strumentale in tendenza;
- atterraggi di precisione su ostacolo;
- voli strumentali in nube;
- voli in onda ed in termoonda;
- voli in pendio;
- voli di distanza;
- voli su circuito di gara;
- salite in nube temporalesca;
- voli per sondaggio atmosferico, su aereo a motore.

Sostituzione istruttore polacco mancato all'ultimo momento

Il 2° corso (5-20 giugno) non ha potuto avere regolare svolgimento per il più volte rimandato e poi mancato arrivo dell'istruttore polacco, che avrebbe dovuto tenere il 2° ed il 3° corso.

In questa situazione di emergenza ho accettato di assumermi lo svolgimento del 3° corso (mentre inizialmente avevo preso impegno soltanto per il 1° corso) e di svolgere un po' di attività a favore dei due piloti allievi del 2° corso (sig. Patrick Peebles e rag. Renato Carmassi) nelle giornate che potevo aver libere; in sei o sette giornate non continuative ho illustrato a terra e compiuto in volo una parte del programma, e cioè voli su circuito e voli in nube, mentre altri piloti del CNVV seguivano e curavano l'attività didattica e di allenamento di questi due allievi.

Programma dettagliato delle lezioni in aula (20 ore)

Le diverse possibilità e tecniche di veleggiamento:

Veleggiamento termico:

nozioni sulle ascendenze termiche; la spirale « rotonda »; la spirale standard; velocità più conveniente; uso del contasecondi; individuazione e centramento delle termiche; termica media; termica minima uti-

lizzabile; termiche di barra; il problema delle alte velocità; il variometro ad energia totale; caratteristiche ed errori del variometro; comportamento della bussola in spirale e sua utilizzazione; utilizzazione delle nubi: vantaggi, inconvenienti, pericoli;

Veleggiamento in pendio:

origine e caratteristiche dell'ascendenza di pendio; momento e senso della virata; deriva; margine di velocità contro pericolo di stallo da raffica e contro improvvise discese; diverso comportamento di alcuni alianti; pendii che « non tirano »;

Veleggiamento in onda:

nozioni sull'onda, sue manifestazioni evidenti e sue caratteristiche fondamentali; sua stabilità e ripetibilità; rotore; turbolenza; tecnica di mantenimento della posizione a vista, con triangolazione lontana, e con sola indicazione strumentale; tecnica di sondaggio dell'ascendenza con visibilità di riferimenti esterni e senza (con variometro, anemometro e bussola); la danza nell'onda; differenze col volo termico; inversione di rotta; angoli di deriva; settori percorribili; sfruttamento dell'onda per voli di quota e per voli di distanza; pericoli del volo in condizioni ondulatorie;

Veleggiamento in termoonda:

nozioni sulla termoonda, sue manifestazioni evidenti; illustrazione delle strade di termoonda parallele e perpendicolari al vento e della loro evoluzione diurna; il « buco » della termoonda; modello elementare di interpretazione; tecnica di utilizzazione;

Veleggiamento dinamico:

sfruttamento del gradiente del vento con la quota: come viene fatto da alcuni uccelli (albatros) e come potrebbe un giorno essere fatto dall'uomo; è la meta ultima del volo veleggiato.

La polare delle velocità

dell'aliante in volo rettilineo ed in spirale a diverse inclinazioni, a diversi pesi; suo significato e sua importanza; sua utilizzazione nelle diverse condizioni di veleggiamento, di vento e di ascendenza/discendenza; deduzione dei dati utilizzabili in volo e riepilogo in tabelle, grafici o regoli; efficienza istantanea; efficienza massima; efficienza di massima velocità al suolo; velocità massima in una data termica media.

Atterraggio fuori campo:

sceita del campo, valutazione della pendenza, delle dimensioni, della superficie; individuazione del vento; procedura di atterraggio; entrata su ostacoli; uso dei diruttori.

Volo di gara:

sua impostazione in base alla situazione meteorologica ed orografica; preparazione dei dati da portare in volo; individuazione delle condizioni di veleggiamento prima del taglio del traguardo; termiche da scartare; impiego dell'anello di McCready per la velocità nei traversoni termici e del regolo mod. Ferrari nei traversoni tra ascendenze fisse sul terreno (dinamiche, d'onda, di termoonda) e nella planata finale; utilizzazione delle nubi: limitazioni e cautele.

Traino aereo:

al decollo: assetto più conveniente del trainatore e dell'aliante; posizione dell'aliante

a traino, in volo rettilineo ed in virata, in aria calma e turbolenta; pericoli di una posizione eccessivamente alta; scia; tecnica per perdere quota a traino; impossibilità del traino in nube.

Volo strumentale:

impossibilità di mantenere l'assetto, senza visibilità, senza strumentazione minima fondamentale; anemometro, virosbandometro e bussola: caratteristiche, limitazioni e difficoltà nel mantenimento dell'assetto e della traiettoria, in volo rettilineo e in spirale; perdita dell'assetto in nube (eccessive oscillazioni di velocità, spirale stretta picchiata, stallo) e sua ripresa strumentale; uso dei diruttori; effetto delle raffiche; impiego della bussola magnetica e del contasecondi in spirale standard strumentale; nubi temporalesche; formazioni di ghiaccio; pericoli e limitazioni del volo in nube.

I principali strumenti:

anemometro, variometro e statoscopio, virosbandometro, contasecondi, altimetro, bussola; principii di funzionamento, grandezze indicate e loro relazione con le grandezze desiderate; controlli, regolazioni; installazione; metodi di interpretazione e di impiego; limiti di affidabilità; corretta disposizione sul cruscotto.

Guidantonio Ferrari

volovelisti italiani

Leggete e diffondete "VOLO A VELA"

Breve cronaca di uno dei corsi di performance

31 dicembre 1968: arriva una lettera del caro Don Plinio, che mi invita a fare il passeggero-istruttore in uno dei corsi di « performance » che si terranno a Rieti durante il 1969. Dopo qualche difficoltà per convincere i miei datori di lavoro, riesco a strappare un permesso di quindici giorni, dal 9 al 24 luglio, poco prima dei Campionati Italiani.

E così che il giorno 8 luglio arrivo a Rieti, scendendo dai monti Sabini, e trovo la valle invasa dalla foschia e dalle nubi basse di un temporale. Rieti però non si smentisce, e già nel pomeriggio è possibile veleggiare. Nello stesso giorno faccio la conoscenza dei miei due allievi: Ernesto Tross, brevettato da pochi mesi, però attivissimo e deciso, e Walter Galli, pilota comandante sui DC 8 dell'Alitalia, con diverse migliaia di ore di volo, vecchio volovelista di anteguerra, pilota ed istruttore militare, civile e di volo a vela nel dopoguerra. Dico la verità: sono un poco impressionato, e mi chiedo cosa mai potrò insegnare ad una persona di così grande esperienza.

9 luglio: mi sistemo sul Bonaventura e partiamo per un primo contatto con i miei allievi. Il posto posteriore dell'I. VELL è molto sacrificato, sono seduto con la schiena diritta, le ginocchia piegate, la « cloche » contro il petto, per di più la visibilità è scarsa, specialmente di lato non vedo niente, perché l'attacco alare si trova all'altezza degli occhi. In queste condizioni, confesso che il volo di pendio sul Terminillo mi procura qualche preoccupazione e qualche piccolo spavento. Per fortuna il giorno dopo si presenta temporalesco, e possiamo dedicarlo ad un tranquillo volo in centro valle, tra tuoni e fulmini, sull'ASK 13 adattato per l'istruzione al volo strumentale. In seguito riuscirò a sistemare il Bonaventura in modo da trovarmi pienamente a mio agio.

11 luglio: venti dal primo quadrante, copertura alta sulla valle di Rieti, con aper-

ture che indicano possibili fenomeni di termocolla. Dopo una chiara illustrazione della situazione da parte di Plinio Rovesti, decollo da solo per un sondaggio. Sgancio ad 800 metri, salgo rapidamente in rotore ed a 1600 m. entro nel flusso ondulatorio. A 3000 m. apro i freni, scendo sotto i 1500, riaggancio l'onda e risalgo ed oltre i 3000, al disopra delle nubi: un bellissimo volo, facile e divertente. Dopo il mio atterraggio, rapidamente istruito sul modo migliore di sfruttare la situazione meteorologica, decolla E. Tross su M 100. Con un volo di oltre cinque ore, dimostrando una notevole tenacia ed ottime doti di pilota, riesce a superare il guadagno di quota di 3000 m., valido per il « C » d'oro.

12 luglio: inizia un periodo caratterizzato da condizioni stupende sulla valle reatina e verso il Gran Sasso, con base cumuli oscillante da 2000 a quasi 3000 m. ed ottime ascendenze dalle 11 del mattino al tramonto. Persiste però un flusso da Est, per conseguenza sulla valle di Foligno la situazione è molto meno brillante. Grazie al favore del tempo, riusciamo a compiere un notevole numero di percorsi, anche a forte sviluppo chilometrico.

Volo un giorno con Tross ed il giorno dopo con Galli, l'allievo che non è con me sul biposto mi segue a bordo di un M 100 collegato via radio. Il sistema risulta brillante ed efficace.

Riusciamo così a percorrere triangoli di 100, 150 e 200 km., alternati con voli di A e R su diverse distanze.

Data la situazione meteo nella valle di Foligno, non mancano i punti bassi, le faticose risalite dal fondo della Val Nerina, i salvataggi in extremis sui pendii del Monte Maggiore. Per fortuna e ad onor del vero, troviamo anche le salite a 5 m/s ed i velocissimi tratti sotto le strade di cumuli, ed i forti guadagni di quota dentro le nubi.

Questa intensa attività di volo è precedu-

ta, ogni giorno, dai briefing esaurienti e completi del nostro bravissimo Direttore, con illustrazione della situazione meteo generale e locale, e con la scelta dei temi possibili. L'istruzione teorica, integrata con il materiale didattico messo a disposizione dal Centro, prosegue poi praticamente per tutto il giorno, perché, alloggiando istruttore ed allievo sul campo, dal primo mattino alla sera tarda non parliamo d'altro che di termiche, onde, percorsi di gara e tecniche di volo.

23 luglio: il tempo è passato velocemente, ormai siamo alla fine del corso. Oggi Galli tenta di raggiungere Foligno, in distanza libera, per completare il « C » d'argento. Tross ed io, rispettivamente su M 100 e Bonaventura, lo seguiremo fino a Foligno e poi tenteremo il ritorno. Volo facile per Galli, oltre 2000 metri sui Fionchi, poi il plané senza altri problemi. Per noi è meno facile: siamo bassi a Foligno, nel ritorno ci troviamo a 600 metri in Val Nerina, poi 200 metri a Piediluco. Tross riesce a tornare in campo, mentre per me è inevitabile il fuori campo. Il prestigio dell'istruttore vacilla: lui è rimasto per strada, mentre i due allievi hanno entrambi raggiunto la loro meta.

24 luglio: ultimo giorno del corso. Tross ottiene via libera: decolla con un M 100, senza radio, e volerà per molte ore, percorrendo fra l'altro il classico circuito dei 200 km.: Rieti, Gran Sasso, Foligno, Rieti. A me spetta il compito, insieme a Galli, sull'ASK 13, di accompagnare un altro pilota verso Foligno. Sulla Val Nerina, al traverso del Coscerno, siamo a 1600 m., ormai il plané fino a Foligno è assicurato e diamo via libera all'M 100 che arriverà regolarmente alla sua meta.

Quanto a noi... « vedi Galli quel cumulo sul Coscerno? Il vento soffia da Est, è chiaro dunque che la migliore ascendenza si troverà sul versante della valle di Leonessa! ». Puntiamo dunque verso Est, passiamo sotto il cumulo, andiamo sopravvento, ma troviamo soltanto forti discendenze. Cerchiamo allora di tornare indietro, però siamo ormai più bassi della cresta del Coscerno e non passiamo più. Proviamo allora verso Sud, seguendo i pendii: tutto è inutile, la discesa è costante. Per di più, nella valle di Leonessa il terreno è molto alto e così in breve ci troviamo in procedura di atterraggio. Poco dopo, seduto in

un campo di grano tagliato di fresco, mentre Galli è partito a caccia di bottiglie di birra, penso a quello che mi dirà il bravo Mancini, che già ieri ha dovuto faticare non poco per smontare il Bonaventura. Il ricupero infatti sarà piuttosto avventuroso e si concluderà a notte tarda.

25 luglio: per evitare i commenti, che immagino piuttosto ironici sul tipo d'insegnamento che i miei allievi hanno ricevuto negli ultimi giorni del corso, parto alle 6 del mattino con la scusa di dover andare a Roma a ritirare i documenti del Libelle I. EVAS che userò durante i Campionati. Poi devo correre a Torino per prendere l'aliante e quindi ripartire subito per Rieti, dove il 27 comincia la settimana di allenamento dei 12 piloti preselezionati per i Campionati Mondiali del 1970. I commenti di cui dicevo sopra sono perciò soltanto rimandati di qualche giorno, ed infatti non mi furono risparmiati.

A questo punto non tocca a me dire se il corso ha ottenuto maggiore o minore successo. Resta il fatto che abbiamo compiuto molte ore di volo, abbiamo percorso un migliaio di km., abbiamo utilizzato varie situazioni meteo in funzione di un simulato volo di gara. Gli allievi, bontà loro, si sono detti soddisfatti. Dal canto mio lo sono stato certamente: ho aggiunto alle altre esperienze di volo, questa nuova ed interessante, ed ho potuto volare, dopo la piovosa primavera al Nord, in questo stupendo angolo d'Italia, così favorevole al volo a vela, con la guida del nostro Rovesti ed in compagnia di due piloti i quali, più che allievi, sono stati e restano per me due carissimi amici.

Concludo asserendo di essere fermamente convinto che i corsi di « performance » siano il mezzo più efficace per condurre rapidamente i piloti a padroneggiare le tecniche di volo più progredite. È perciò auspicabile che siano proseguiti e, per quanto possibile, potenziati, nell'interesse del volo a vela italiano.

Annotazioni sul corso di performance

Sono stati due grandi piloti, Ferrari e Perotti, a lasciare l'impronta del loro lavoro nei risultati di questi corsi di performance. Io, per ventura, in coppia col Com.te W. Galli (Alitalia), mi sono trovato sotto i ferri di Perotti.

Sono state due settimane da ricordare, dedicate esclusivamente al volo, lontano dalla vita abituale coi suoi problemi e coi suoi tormenti.

Perotti mi era noto solo di nome ed è stata per me una vera gioia scoprire quest'uomo con la sua onesta semplicità e le sue qualità del vero pilota istintivo. Ci siamo trovati bene insieme, tanto bene che in lui oltre all'istruttore ho trovato un amico. E mi sia concesso qui rivolgergli un grazie per tutta la dedizione che ci ha portato durante il corso.

Al terzo giorno, col suo aiuto, ci è scappato un faticoso guadagno di quota in onda per il C d'oro.

Ogni allievo vola sul CVV8 con Perotti a giorni alternati e l'altro su M 100. Il volo in pattuglia con collegamento radio si è dimostrato non meno istruttivo del volo a doppio comando. Così col passare dei giorni avevo preso confidenza con quelli che sono poi i tipici percorsi di gara ai campionati. Purtroppo la zona di Foligno si è presentata sempre come una trappola per volovelisti e se non ci siamo mai rimasti è solo un caso.

Il Gran Sasso invece non ha deluso mai, e se è vero che ci sono finito tra le stoppie, è solo perché ho voluto seguire il maestro a tutti i costi a una quota non più ragionevole per l'ora tarda. Ma è stato l'unico fuori campo. Del resto la paura del fuori campo era sempre notevole in quanto lo M 100 sul quale volavo doveva servire poche settimane dopo a Piludu per i campionati.

Giorno per giorno Perotti ci trasmetteva il bagaglio della sua lunga esperienza di volo e soprattutto di gara. Come temperamento nel pilotaggio mi sentivo molto vicino al mio istruttore ed il risultato è che tendevo a spingere un pochino.

Ma nonostante questa biasimevole tendenza non sono mai riuscito a distruggere

l'aliante. Più tardi questa impresa sarà coronata da più successo.

Così chiudevo l'ultimo giorno con un facile triangolo dei 200 km.

Risultato del corso sono più di 70 ore di volo, il che sta ad indicare che l'allenamento è stato abbastanza intenso.

Sulla base di quest'esperienza mi sento tranquillo nell'affrontare il volo di competizione. Poche settimane dopo il corso ho avuto la grande fortuna di poter volare ai campionati in coppia sul CVV8 con quel pilota e uomo eccezionale che è l'ing. Ferrari. È stata questa per me una occasione unica per collaudare quanto appreso con Perotti e anche per confrontare il diverso modo di volare di questi due grandi piloti.

Comunque la buona riuscita dei corsi di performance è dovuta in gran parte all'amore portato a quest'impresa dal Cap. Plinio Rovesti, il quale ci ha assicurato ogni assistenza immaginabile. Purtroppo il parco alianti era quello che era, e specialmente per i monoposto una macchina più moderna sarebbe stata di grande utilità.

Così la modestia numerica dei monoposto ha anche pregiudicato il volo in distanza libera. L'impostazione dei corsi della durata di 2 settimane con un massimo di due piloti da allenare era perfetta. Più di due piloti sarebbe stato dispersivo e un tempo di addestramento più lungo non avrebbe dato risultati proporzionali. Sarebbe auspicabile che i giovani piloti i quali intendono passare alla attività agonistica non si fossilizzino in una esperienza unica ma abbiano la possibilità di conoscere da vicino il modo di pilotare dei diversi titolari del volo a vela italiano.

Penso che proprio con questi corsi di performance si sia finalmente aperta la strada per la formazione delle nuove leve di piloti da competizione.

Primati Nazionali di Volo a Vela aggiornati al 31 luglio 1969

MASCHILI

Primati	Nome del primatista	Località e percorso	Tipo aliante	Data	Risultati
DISTANZA IN LINEA RETTA					
Monoposti	Brigliadori Leonardo	Argentina Laguna de Gomez (Junin) Selva (Santa Fè)	Uribel	20-2-1963	km 542
Biposti	Mantica Umberto Grassi Jolanda	Rieti-Metaponto	CVV8	8-8-1966	km 400
DISTANZA SU META PREFISSATA					
Monoposti	Stucchi Massimo	Francia La Ferte-Teste de Buch	St. Austria	16-8-1966	km 513
Biposti	Giusti Guglielmo Barazzetti Guglielmo	Calcinatè (Va) - Vicenza	CVV8	30-4-1966	km 217
DISTANZA SU META PREFISSATA E RITORNO AL PUNTO DI PARTENZA					
Monoposti	Vergani Walter	Calcinatè - Merano - Calcinatè	Skylark 4	29-5-1966	km 414
Biposti	Mantica Umberto	Rieti - P. Viamaggio - Rieti	CVV8	10-8-1965	km 301
ALTEZZA ASSOLUTA					
Monoposti	Ferrari Guido A.	Modena	Canguro	22-9-1958	m 10031
Biposti	Balbis Cesare + passeggero	Aosta	Blanik L.13	8-5-1965	m 7980

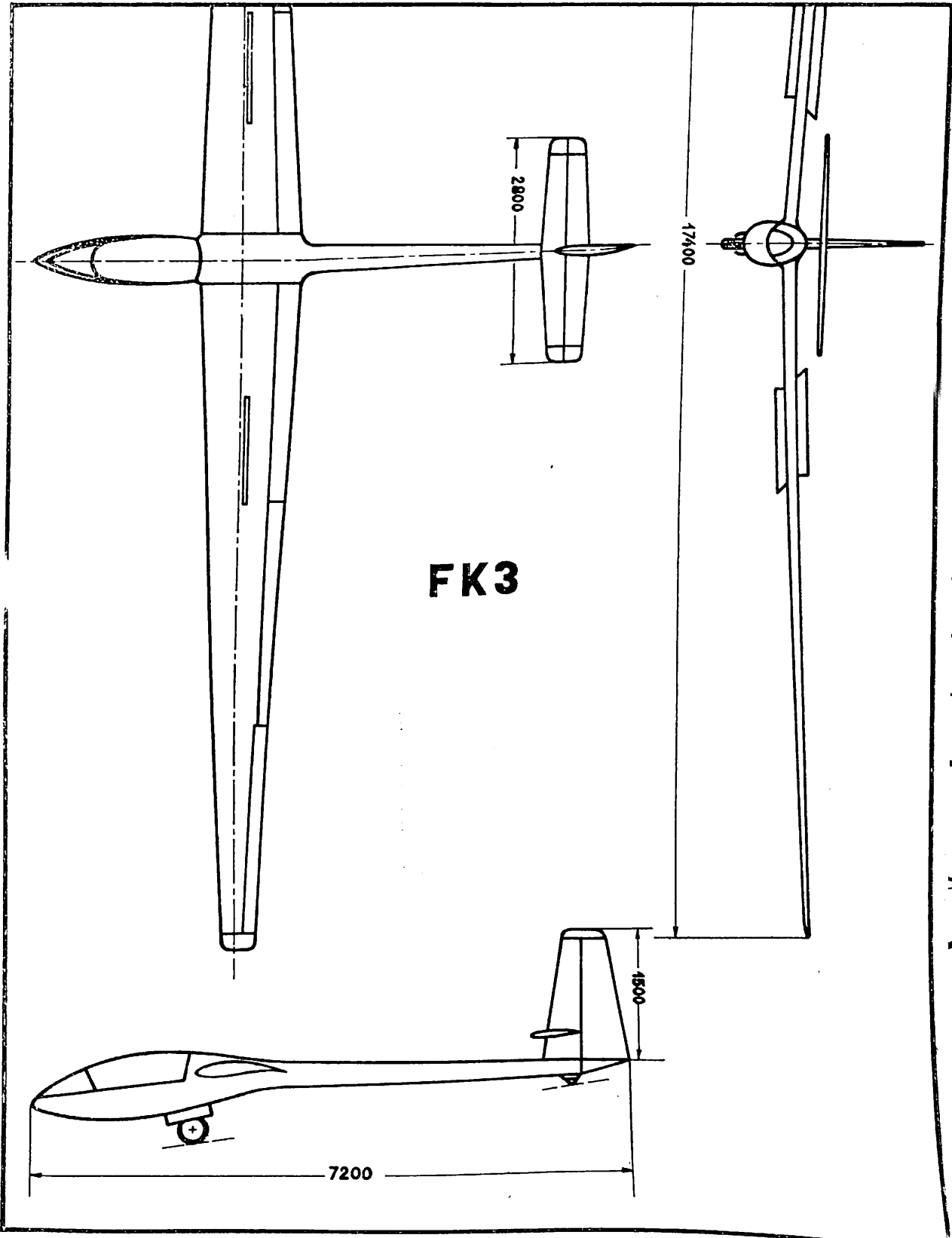
Segue MASCHILI

QUADAGNO DI QUOTA					
Monoposti	Ferrari Guido A.	Modena	Canguro	22-9-1958	m 9031
Biposti	Balbis Cesare + passeggero	Aosta	Blanik L.13	8-5-1965	m 6600
VELOCITA' SU PERCORSO TRIANGOLARE DI 100 KM					
Monoposti	Vergani Walter	Rieti - Piedipaterno - Sangemini - Rieti = km 100,800	SHK	18-8-1966	km/h 105,060
Biposti	Giusti Guglielmo Fraenza Nicola	Rieti - Piedipaterno - Sangemini - Rieti = km 100,800	CVV8	12-8-1966	km/h 80,462
VELOCITA' SU PERCORSO TRIANGOLARE DI 200 KM					
Monoposti	Vergani Walter	Rieti - Monte Cristo-Foligno Aeroporto - Rieti = km 206,600	Cirrus	11-8-1967	km/h 94,325
Biposti	Brigliadori Leonardo Nosedà Franco	Rieti - Funivia Gran Sasso - Foligno - Rieti = km	CVV8	14-7-1962	km/h 55,780
VELOCITA' SU PERCORSO TRIANGOLARE DI 300 KM					
Monoposti	Orsi Giorgio	Rieti - Vicoli - Rigali - Rieti = km 304,200	SHK	12-8-1967	km/h 84,409
Biposti	Brigliadori Leonardo Fares Felice	Contigliano - Capestrano - Gai-fana - Contigliano /	CVV8	27-8-1962	km/h 50,505

FEMMINILI

Primati	Località e percorso	Tipo aereo	Data	Risultati
DISTANZA IN LINEA RETTA				
Monoposti	Argentina Laguna de Gomez (Junin) Aerodromo S. George (Santa Fè)	Skylark 4	20-2-1963	km 316
DISTANZA SU META PREFISSATA				
Monoposti	Argentina Laguna de Gomez (Junin) Aerodromo S. George (Santa Fè)	Skylark 4	20-2-1963	km 316
DISTANZA SU META PREFISSATA E RITORNO AL PUNTO DI PARTENZA				
Monoposti	Calcinata - Dimaro Valdisole - Calcinata	Skylark 4	29-5-1966	km 344
Biposti	Calcinata - Mu - Calcinata	CVV8	30-4-1967	km 257
ALTEZZA ASSOLUTA				
Monoposti	Calcinata del Pesce (Va)	Skylark 4	18-11-1964	m 6492
GUADAGNO DI QUOTA				
Monoposti	Calcinata del Pesce (Va)	Skylark 4	18-11-1964	m 5040
VELOCITÀ SU PERCORSO TRIANGOLARE DI 100 KM				
Monoposti	Rieti - Trimezzo - Fonti del Clitumno - Rieti = km 113,9	Cirrus	1-8-1968	km/h 96,366
Biposti	Calcinata - Vira - Capanna Mara - Calcinata	CVV8	29-4-1967	km/h 68,100
VELOCITÀ SU PERCORSO TRIANGOLARE DI 200 KM				
Monoposti	Rieti - Monte Cristo - Folligno Aeroporto - Rieti = km 206,6	Cirrus	11-8-1967	km/h 75,516
VELOCITÀ SU PERCORSO TRIANGOLARE DI 300 KM				
Monoposti	Rieti - Vicoli - Rigali - Rieti = km 303	Skylark 4	9-8-1965	km/h 60,741

N.B. - Tutti i primati appartengono alla Sig.a ORSI Adele.
Il primato di velocità su percorso triangolare di 200 km è stato migliorato, sempre dalla Sig.a ORSI Adele, il 7-8-1969 e portato a km/h 92,703.



FK3

2800

17400

1500

7200

PROGETTO: Ing. Otto Funk

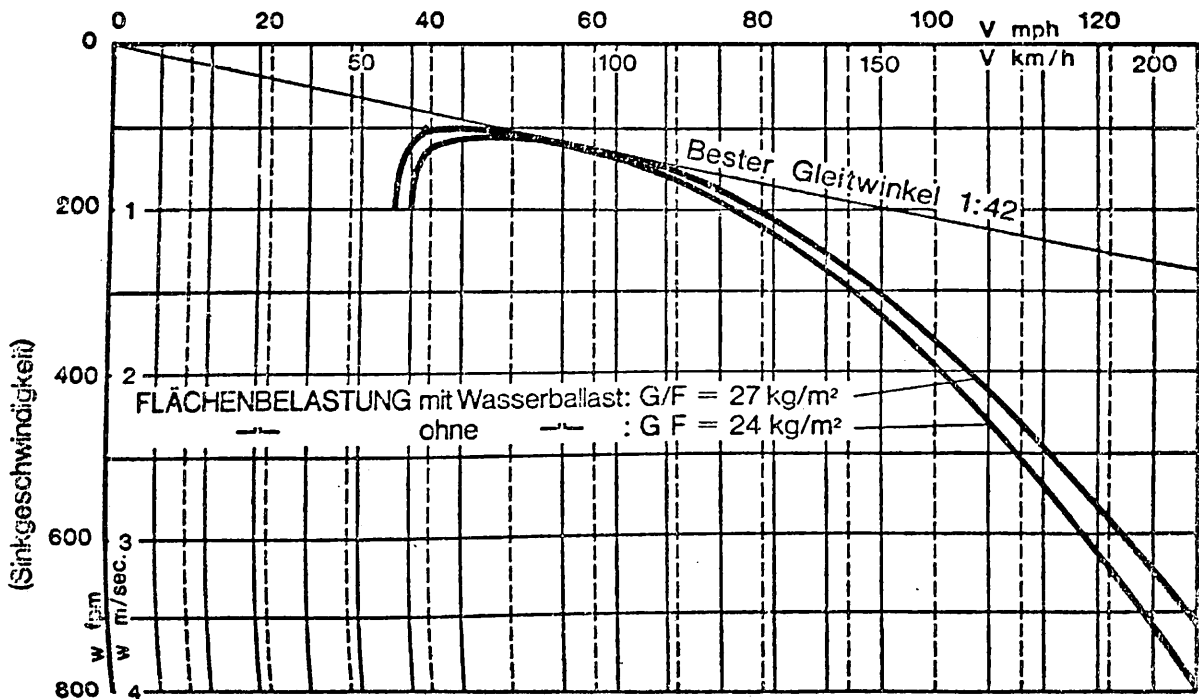
COSTRUZIONE: Vereinigte Flugtechnische Werke GmbH (VFW)

CARATTERISTICHE

ALA:	Apertura alare	m	17,40
	Superficie alare	m ²	13,80
	Allungamento		22,00
	Profilo Wortmann 62-K-153		
FUSOLIERA	Lunghezza	m	7,20
	Altezza massima con carrello fuori	m	1,20
	Altezza massima con carrello rientrato	m	0,82
	Larghezza massima	m	0,57
PESI:	Ala (2 x 75 kg)	kg	150,00
	Fusoliera (compresi impennaggi e strumenti)	kg	90,00
	Peso totale a vuoto	kg	240,00
	Carico utile	kg	130,00
	Carico utile con zavorra di 50 kg	kg	110,00
	Carico alare	kg/m ²	23-29
VELOCITA':	Massima in ogni tempo	km/h	270,00
	Minima discesa, alla velocità di 64 km/h e con un carico alare di 24 kg/m ²	m/sec	0,50
	Efficienza massima alla velocità di 88 km/h		42,00

Geschwindigkeitspolaren Fk 3

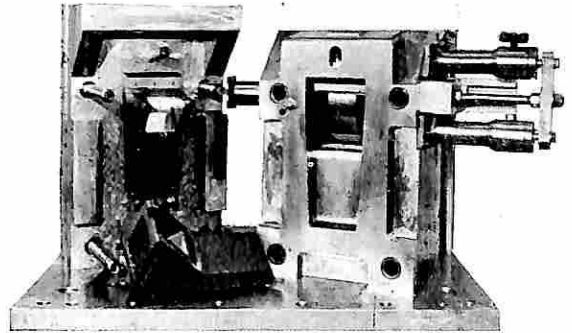
(Fluggeschwindigkeit)

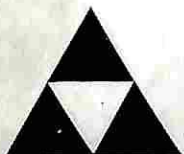
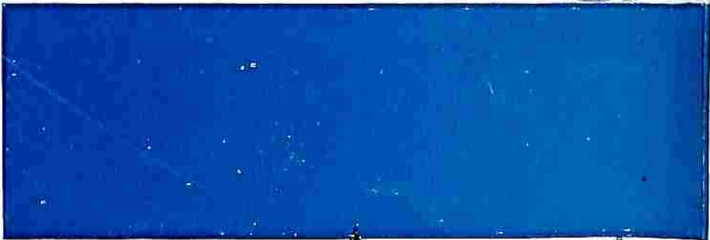


ILMA

PLASTICA
COSTRUZIONE STAMPI

Oltrona di Gavirate Varese - Tel. 42179 - 42438





FISCHER SKI

dalla più grande fabbrica di sci del mondo
ai migliori negozi specializzati