

VOLO A VELA



La Rivista dei Volovelisti Italiani

N. 93 Gen.-Mar. 1972

a cura del

CENTRO STUDI DEL VOLO

A VELA ALPINO

Aeroporto « Paolo Contri »
21100 Calcinate del Pesce (Varese)

ABBONAMENTO PER ANNO SOLARE

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

i prezzi di cui sopra sono comprensivi dell'IGE

Spedizione in abbonamento postale
Gruppo IV

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.

Comitato Redazionale:

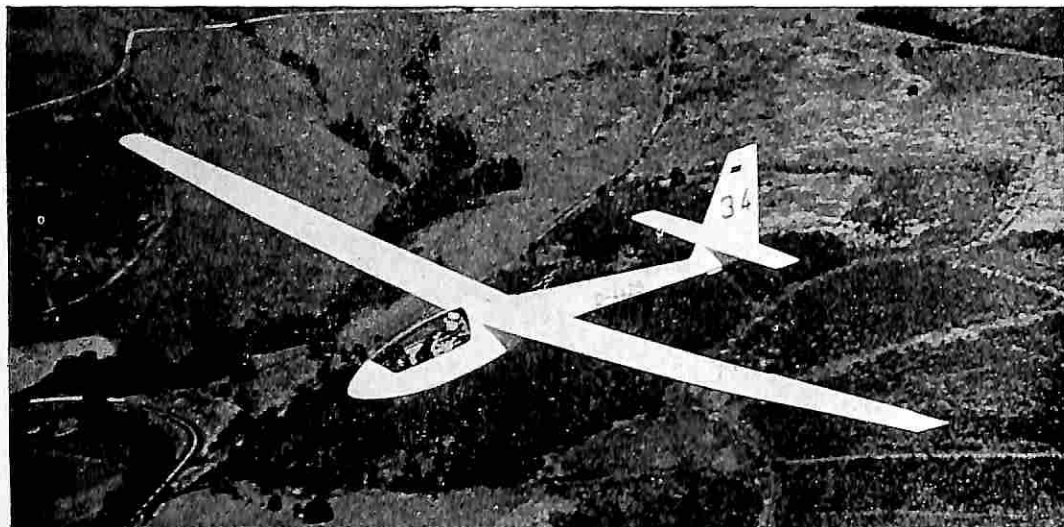
Lorenzo Scavino
Giacchino v. Kalckreuth
Nicola Vaccaro
Bruno De Marchi
Selene Maltini
Enzo Centofante

sommario

- 5 Piano Triennale per il Volo a Vela Italiano
- 19 Maria Revisited
- 32 Notizie dai campi di volo
- 56 La Quinta colonna di Alfaomega
- 58 3ª Settimana Volovelistica di Bolzano
- 62 Lettera aperta di Philip Wills al presidente dell'Aero club Tedesco
- 64 Notiziario
- 66 Collimator « U » per planata finale
- 67 Una precisazione a proposito della « Termomonda »
- 68 Un metodo di centraggio delle termiche
- 69 Calcolatore di dati di Volo Pirol 17
- 75 F.A.I.

Corrispondenti:

Gino Albonico - Cesare Balbis - Sergio Capoferri - Giovanni Calandrin - Italo Christille - Pietro Cella - Arcadio Cherin - Carlo Della Chiesa - Giorgio Frailich - Bruno Ferrari - Egidio Galli - Alessandro Lanzi - Willy Marchetti - Umberto Nannini - Natale Pagnoni - Guido Salvini - Stefano Saccani - Sandro Serra - Emilio Tessera Chiesa - Giorgio Villani - Giorgio Weber - Stanislaw Wielgus - Con la collaborazione di tutti i volovelisti.



ASW 15 - Monoposto da competizione Classe Standard FAI

Il nostro programma:

Schleicher Ka 6 E

Aliante monoposto ad alta performance della classe standard

Schleicher K 8 B

Aliante monoposto scuola e performance

Schleicher ASK 13

Aliante biposto scuola e performance

Schleicher ASK 14

Moto-aliante monoposto performance

Schleicher ASW 15

Aliante monoposto da competizione della classe standard FAI, costruzione in fibra sintetica

Schleicher ASK 16

Moto-aliante biposto scuola e performance

Schleicher ASW 17

Super-Aliante monoposto ad alta performance della classe libera, costruzione in fibra sintetica

Carrelli, radio e accessori

per ogni modello di aliante

Alexander Schleicher

Segelflugzeugbau

D-6416 Poppenhausen an der Wasserkuppe

Rappresentata da:

KRAPFENBAURER-BALBIS

Corso Galileo Ferraris, 93.

10128 Torino

Tel.: 588830

CENSIMENTO!

Non è più un gioco. L'adesione dei volovelisti al nostro tentativo è andata al di là del previsto e possiamo affermare con soddisfazione che oltre l'80 % degli interpellati ha risposto al nostro questionario.

Confidiamo che i pochi che mancano provvedano al più presto, permettendoci così di comporre un quadro abbastanza attendibile della situazione del volo a vela italiano.

Solleciteremo singolarmente i pochi ritardatari e nel contempo invitiamo gli eventuali enti erroneamente non interpellati a richiederci il questionario.

TUTTI SOCI=TUTTI ABBONATI

Non ci stancheremo mai di insistere su questa formula per raccogliere un maggior numero di lettori, in quanto riteniamo che sia la più giusta ed anche la più pratica.

Esiste per tutti una quota associativa annuale, facciamo in modo che tale quota sia comprensiva dell'abbonamento a VOLO A VELA anche perché un maggior numero di lettori equivale ad un maggior numero di collaboratori.

Lo stanno a dimostrare le NOTIZIE DAI CAMPI DI VOLO che compaiono in questo numero e che auspichiamo di poter includere in ogni numero. È in corso la revisione degli elenchi e non appena completato l'aggiornamento invieremo l'elenco degli abbonati 1972 ai singoli clubs di appartenenza.

Invitiamo i nostri lettori a controllare l'esattezza dell'indirizzo ed a ritomarci la fascetta corretta in caso di errori.

Come di consueto inviamo questo primo numero del 1972 anche a coloro che non hanno ancora rinnovato l'abbonamento. Il prossimo numero, che contiamo di ultimare per la fine di maggio, verrà inviato ai soli abbonati 1972.

La redazione



Mondiali & Nazionali: ovvero le cose a metà degli improvvisati improvvisatori.

CUMULUS CONGESTUS

Fin che le cose vanno come stanno andando non si può certo parlare di squadra nazionale e di direttore tecnico.

La squadra nazionale esiste solo sulla carta e se si vorrà crearla si dovrà incominciare dalle fondamenta, ponendo in soffitta o sugli altari gli indisponibili e cercando di creare uno spirito di corpo che agisca da catalizzatore.

Se si vuole la squadra nazionale si vuole anche il direttore tecnico. E questi deve poter ampiamente disporre degli uomini e dei mezzi.

È incoerente all'idea di « squadra » subordinare la scelta del pilota alla singola disponibilità del mezzo.

Ma forse pretendiamo troppo.

E Rieti è pieno di bombe! Non sappiamo fino a che punto crederci, non vorremmo però che qualcuno trovasse, tra tante bombe, anche un siluro per i nostri campionati nazionali.

Domandiamo quindi quale accoglienza hanno trovato i molti e validi suggerimenti da più parti espressi dopo Rieti 1971, a che punto siamo con il regolamento di Rieti 1972 e che cosa è stato fatto per trovare tutti gli uomini necessari all'organizzazione.

Siamo ai primi di Aprile ed ancora tutto tace.

Dobbiamo aspettare lo scoppio o confidare nelle nostre proverbiali capacità di improvvisatori?

PIANO
TRIENNALE
PER IL VOLO A
VELA ITALIANO



NOTE PER L'ATTUAZIONE DI UNA POLITICA
DI « FORMAZIONE AERONAUTICA DELLA GIOVENTU' »

(Allegato al piano per il volo a vela)

Una politica di formazione aeronautica della gioventù interessa tutto l'Ae.C.I. nelle sue attività: aeromodellismo, volo a vela, ecc. Interessa inoltre, e si deve attuare in accordo, con la necessaria collaborazione, e in maniera coordinata ed organica con i Ministeri tutori: Trasporti e Aviazione Civile, Difesa (e non soltanto Aeronautica, ma anche Esercito e Marina), Pubblica Istruzione (di minore interesse il Ministero del Turismo e dello Spettacolo).

Una politica di formazione aeronautica deve iniziare rivolgendosi agli alunni delle scuole medie superiori. Sarebbe ideale poter prendere ad esempio e seguire quanto si fa in Francia a questo riguardo e cioè: istituire, in accordo con il Ministero della Pubblica Istruzione, un attestato di *iniziazione aeronautica*, da conferire ai giovani fra i 16 e 17 anni, che abbiano ricevuto istruzioni teoriche e superato il relativo esame secondo programmi *elementari*, sui quali non è qui il caso di entrare in particolari (storia e geografia aeronautica, aerodinamica e meccanica del volo, costruzioni di aeromodelli). Si insiste sulla elementarietà dei programmi e sulla opportunità di comprendervi esercitazioni di aeromodellismo.

A questo riguardo è evidente come la materia, pur di interesse generale, sia di precipua competenza della Commissione per l'Aeromodellismo. Bisogna tener presente però che si tratta di « iniziazione », necessaria premessa a tutte le altre attività aeree, a cominciare con l'aeromodellismo, sino a considerare l'attestato di aeromodellismo, necessario fattore complementare dell'attestato di « iniziazione ».

La istituzione dell'attestato di *iniziazione aeronautica* presuppone, oltre ad accordi con e tra le Autorità tutorie, la necessaria compartecipazione ed approvazione del Ministero della Pubblica Istruzione (che si auspica debba essere rappresentato nel C.F.).
Saranno inoltre necessarie particolari intese in relazione:

- a) materie di insegnamento, programmi, orari, insegnanti ed istruttori; impianti, materiali didattici;
- b) programmi di esame e rilascio del relativo attestato e distintivo;
- c) validità dell'attestato e benefici o vantaggi connessi (in primo luogo accesso alle scuole di pilotaggio di volo a vela e di volo a motore degli Aero Clubs a titolo semigratuito secondo norme da precisare in accordo con le Commissioni di Specialità interessate).

I programmi dovrebbero comprendere, oltre alle lezioni teoriche ed alle esercitazioni pratiche di aeromodellismo, anche visite guidate delle scolaresche ad Aeroporti ed impianti aeronautici civili, e nei limiti di classificazione, anche militari, proiezioni di film aeronautici ed altre iniziative di divulgazione e conoscenza aeronautica e cioè *forme concrete di propaganda aeronautica*, tendenti a creare mentalità e coscienza aeronautiche nella popolazione.

È evidente una certa analogia fra l'attestato di « iniziazione aeronautica » ed i corsi di « cultura aeronautica » attuati da anni dal Ministero Difesa-Aeronautica. Differenza sostanziale: il carattere nazionale cioè più esteso di quella che si vorrebbe fosse l'iniziazione aeronautica e la previsione del conseguente, in un certo senso automatico, passaggio dopo il conseguimento dell'attestato, all'attività di volo a vela o a motore dei possessori di quel titolo preferenziale a particolari (privilegiate) condizioni. Ne consegue l'opportunità di riesaminare tutta la materia e la prospettiva di coordinare le iniziative.

Indispensabile inoltre una stretta collaborazione della Commissione di Specialità per l'Aeromodellismo, cui spetterà di sviluppare un piano organico di tutta la materia e di fornire ogni assistenza possibile in quanto ad istruttori, programmi di attività pratica, ecc. È inoltre evidente l'interesse del volo a vela per questa parte del piano, in considerazione della sua funzione propedeutica, come si vedrà nella parte puramente volovelistica.

Resti comunque ben chiaro che l'attestato di « iniziazione aeronautica » dovrebbe costituire *non un titolo a se stante, ma il documento indispensabile per avere diritto*, oltre ad altri requisiti, *ai benefici previsti* per l'ammissione ai corsi di volo a vela e di volo a motore (l'attestato ha anche lo scopo di dimostrazione della buona volontà e vocazione del giovane).

A conclusione di questa necessaria premessa, considerata la vastità della materia e l'interesse diretto di tutte le Commissioni ad un piano di « formazione aeronautica della gioventù », nel quale l'« iniziazione » è soltanto l'aspetto preliminare, osservo e mi chiedo se non sia il caso di istituire un'altra particolare specifica « Commissione temporanea » (prevista dallo Statuto dell'Ae.C.I. al Titolo VI art. 32).

Se si istituisse tale Commissione temporanea (nella quale dovrebbero essere rappresentate le quattro specialità, ad essa si dovrebbe demandare il compito di studiare il problema, avanzare proposte e preparare programmi per l'attuazione di una concreta politica di formazione aeronautica.

La istituzione di questa Commissione temporanea (che nella nuova stesura dello Statuto potrebbe divenire permanente) potrebbe essere il primo atto per passare dalla « promozione » alla « attuazione » della formazione aeronautica della gioventù, che per quanto citata quale primo scopo dell'Ae.C.I. (Titolo II art. 3 comma 1) è rimasta pressoché lettera morta.

PREMESSA DI ORDINE GENERALE AL PIANO TRIENNALE PER IL VOLO A VELA

Prima di entrare nel merito del piano per l'attività nel prossimo triennio 1972/74 nel settore del volo a vela, con riferimento alle proposte formulate dalla Commissione di Specialità indicanti obiettivi e provvedimenti, reputo necessario una premessa di principio che investe, senza l'intendimento di invadere le altrui competenze, tutta l'attività dell'Ente.

Tale premessa trae ispirazione dalle riunioni di Bologna e Roma dell'agosto-settembre 1970, a conclusione delle quali hanno tracciato un piano di massima, definito anche piattaforma elettorale, in quanto impegnava gli eventuali eletti alla sua applicazione, senza tuttavia indicare i tempi di sviluppo.

In quel piano, che ebbe anche un positivo apprezzamento da parte del Gen. Santini nel corso dell'Assemblea del novembre scorso, si comincia con proponimenti di attuazione dei compiti di istituto, come indicato dallo Statuto dell'Ae.C.I. - Titolo II - art. 3 - comma I, e si conclude con la « ristrutturazione ».

È ovvia però la necessità di invertire l'ordine di precedenza e ciò è confermato dalla già avvenuta redazione del nuovo Regolamento del Personale dell'Ae.C.I. e dall'esistenza di una Commissione per gli emendamenti allo Statuto dell'Ae.C.I. dal tempo al lavoro.

Non mi consta invece sia stato fatto nulla per quanto riguarda l'emendamento della Legge sul riordinamento dell'Aero Club d'Italia del 29 maggio 1954, n. 340.

Nella probabile eventualità non si sia presa in merito alcuna iniziativa, mi permetto di richiamare l'attenzione del Consiglio Federale sulla urgenza di intraprendere gli atti necessari nella sede e nei modi che il Consiglio stesso riterrà opportuni, per sostituire quella Legge con altra più confacente alle nuove esigenze che si intende soddisfare, senza pregiudizio per la formulazione del « Piano » che per ovvi motivi di tempo, deve essere presentato con carattere di urgenza.

Questo si deve fare subito, pur riconoscendo che quel piano non potrà non risentire delle influenze negative della attuale Legge 340, inadeguata e superata e che, risentendo del periodo storico in cui venne elaborata (immediato dopo guerra) non prevede né poteva prevedere nuove funzioni degli Aero Clubs, in particolare quelle relative alla « formazione aeronautica della gioventù », e ed il conseguente dovere dello Stato a sostenerle finanziariamente.

A mio parere, quella della formazione aeronautica della gioventù è la funzione primaria degli Aero Clubs. Lo è sia per le sue evidenti finalità educative che per i riflessi, di non minore utilità pratica, anche economici, nel quadro dell'avviamento alle professioni del volo, militari e civili, di elementi previamente educati od istruiti e selezionati. Dallo sviluppo di questi elementari concetti deve scaturire la dimostrazione della convenienza e dell'interesse nonché del dovere dello Stato a sostenere tali attività, assegnando all'Ae.C.I. adeguati mezzi finanziari in rapporto alle prestazioni richieste ed offerte.

Senza disconoscere le funzioni delle attività « turistico-sportive », richiamate dalla Legge, è troppo evidente come queste ultime attività possano essere facilmente assimilate ad altre aventi una certa analogia, ad es. nel settore della nautica da diporto, con la certezza di non poter pretendere dallo Stato l'assunzione di oneri per sostenerle. Si tratta di modificare tutta l'impostazione della Legge 340, a cominciare dall'art. 2, dove è indicato il fine dell'Ae.C.I. che va trasformato nella sostanza, per poi adeguarvi gli articoli successivi, onde ottenere uno strumento legislativo aderente nello spirito e nella sostanza ad una situazione in un certo senso nuova ed a finalità ben diverse da quelle esistenti al tempo in cui la legge venne studiata.

Ciò premesso ritengo si debba nominare una speciale Commissione temporanea con il mandato di predisporre una bozza di Legge o un emendamento alla Legge o comunque uno strumento legislativo per sostituire la legge 340. La Commissione, ristretta, dovrebbe

comprendere esperti nei settori operativi, giuridici, amministrativi e legislativi scelti fra i componenti del C.F.

Si dovranno inoltre compiere i passi opportuni in sede parlamentare o governativa per la presentazione della Legge, avendo cura di preparare una relazione che illustri o precisi i fini che si intende raggiungere e che in una forma o nell'altra, con organizzazioni e nomi diversi si riscontrano in tutti gli Stati aeronauticamente avanzati e sotto tutti i regimi.

È facile prevedere che la formulazione della nuova Legge, la sua presentazione ed il purtroppo lungo iter impegneranno tutto il prossimo triennio e pertanto mentre si caldeggia l'immediato inizio dei lavori relativi, è necessario provvedere alla stesura di un piano che prescindendo dalla nuova legge e che si auspica possa ugualmente ottenere le necessarie approvazioni ed erogazioni sotto la già usata forma di contributi straordinari.
Roma, 6-7-1971

PIANO TRIENNALE PER LO SVILUPPO DELL'ATTIVITA' VOLOVELISTICA

I PARTE - Attività giovanili

Riguardano le attività didattiche sino al conseguimento del brevetto « C » di volo a vela, ottenute da giovani tra i 17 e 20 anni (senza influire negativamente sull'incremento nel numero dei brevettati di età maggiore, oggetto di trattazione nella II parte).

Previ accordi con le autorità militari, in base ad un piano di rilancio dell'aviazione giovanile, si dovrebbero organizzare corsi, possibilmente estivi e a carattere continuativo — con permanenza sul campo per l'intera durata del corso (circa 30 giorni) —, aventi per scopo il conseguimento del brevetto « C » di volo a vela (da conseguire o con alianti oppure con motoalianti ed alianti, oppure, anche esclusivamente su motoaliente).

(Nota: Gli aerei potranno variare a seconda delle disponibilità, ma sempre con tendenza a valorizzare al massimo l'impiego anche esclusivo di alianti a motore o motoalianti, per ovvi motivi di convenienza).

In caso di eventuali difficoltà per il rilascio del brevetto « C », motivate da cause tecnico-giuridiche, si potrebbe studiare la possibilità di conferire un particolare « attestato » che prelude alla possibilità da parte dei titolari di conseguire il « brevetto » (con un brevissimo corso pre-esami da effettuarsi in prossimità degli stessi presso l'Aero Club di appartenenza o altro Aero Club, nel caso che quello di appartenenza non sia anche « volovelistico »).

Gli accordi con l'A.M. (da intraprendersi ad alto livello e con la collaborazione ed il collegamento del rappresentante dell'A.M. nel Consiglio Federale) dovrebbero tendere alla organizzazione di corsi come sopra accennato, con la utilizzazione di personale e materiale dell'A.M. (esiste un precedente in atto per il secondo anno a Rieti), che ne assumerebbe anche la realizzazione. Non si dovrebbe escludere la contemporanea attuazione di altri corsi organizzati dall'Ae.C.I. in applicazione a quanto premesso nella circolare sull'attività del Centro Nazionale di V.V., che ne prevede l'attuazione da parte del personale del predetto C.N.V.V. presso Aero Clubs sprovvisti di scuola di volo a vela e che intendano intraprendere quella attività. Nota: in materia dell'attività del C.N.V.V. vedasi il capitolo a parte).

Per le spese necessarie all'attuazione di questi « corsi giovanili », sia per la pura parte

operativa (materiali, consumi carburante, ecc., e personale istruttore) che per quella logistica (alloggio, e vitto sul campo degli allievi) si dovrebbero ottenere dal Ministero Difesa — *si ripete « non soltanto Aeronautica »* — contributi finanziari in base ai brevetti conseguiti o come borse di pilotaggio, o in qualsiasi altra forma sia ritenuta più idonea. A questo riguardo si tenga presente il precedente delle sovvenzioni del Ministero Difesa-Esercito in favore dell'Associazione Nazionali Paracadutisti d'Italia (A.N.P.D.I.) per l'attività preparatoria e lancistica (a livello non sportivo), nella quale si può ravvisare una analogia con le attività sopraccennate *non aventi carattere sportivo o turistico*, ma di precipua « *formazione* ».

Questo non esclude, ovviamente, la possibilità che giovani brevettati dai corsi predetti vengano inseriti nel volo a vela come cultori di questa attività o per tenere valido il brevetto in attesa o meno di intraprendere corsi per attività militare o civile a carattere professionale, oppure semplicemente per attività volovelistica per diletto o sport.

II PARTE - *Attività di interesse e competenza esclusiva dell'Ae.C.I. (volo a vela per diporto e sportivo; applicazione e ricerca scientifica).*

1) Questa parte del piano, non avendo diretto riferimento alla attuazione di una « formazione aeronautica della gioventù » ,investe ugualmente finalità educative meritevoli di essere ulteriormente sviluppate, incoraggiate e sostenute. Ciò per un complesso di motivi di ordine tecnico e spirituale, di notevole interesse, per tacere della funzione di attrazione e di propaganda che lo sport e i campioni esercitano, e per l'impegno di degnamente figurare nell'agone internazionale. A questo ultimo proposito viene opportuno ricordare che oltre alla biennale attuazione dei Campionati Mondiali è prevista, per le prossime Olimpiadi l'ammissione del volo a vela, per ora a scopo dimostrativo. Tutto lascia credere che in futuro questo autentico sport dell'aria vi sarà ammesso anche a titolo agonistico. Prospettiva che viene qui ricordata non soltanto perché si rende necessario prevedere in un futuro non lontano la partecipazione italiana alle Olimpiadi del volo a vela, ma anche per prevedere tempestivamente quella eventualità, onde non trovarci impreparati.

Per un rinsanguamento dei quadri del volo a vela sportivo, attualmente di consistenza veramente esigua, si rendono necessari provvedimenti tendenti all'allargamento della base (con incremento nel numero dei brevettati) ed al miglioramento della qualificazione dei piloti mediante incremento della attività avanzate (conseguimento Insegne F.A.I., attuazione di corsi di « performances », partecipazione a competizioni di un maggior numero di concorrenti, incoraggiamento alle attività a carattere sportivo); al miglioramento qualitativo e quantitativo del materiale di volo; alla diffusione del volo a vela nelle regioni che ora ne sono prive (argomento di interesse comune a quello dell'aviazione giovanile).

Nota: si tenga presente che al disotto del parallelo di Roma non esiste un solo aliante e che anche nell'Italia centrale il volo a vela ha una diffusione limitatissima, eccezion fatta, per motivi noti, della « interland » che fa capo a Rieti e Guidonia.

Astrazione fatta dal numero dei brevetti di volo a vela, che si auspica vengano conseguiti dai giovani (con l'organizzazione di corsi di cui al cap. precedente), si dovrebbero prevedere negli anni interessanti questo piano non meno di: 150 brevetti « C » nel 1972, 200 nel 1973, 230 nel 1974.

In queste cifre si dovrebbero comprendere anche i brevettati, sempre di oltre 21 anni, nei già ricordati corsi da attuarsi a cura del C.N.V.V. presso altri Aero Clubs.

2) *Incremento del numero dei piloti addestrati alla « performance ».*

L'espressione si può intendere come aumento delle Insegne Sportive F.A.I. d'oro e diamanti in quanto offre un elemento preciso. Non si può tuttavia non considerare le insegne d'argento in quanto punto di partenza per quelle superiori, che presumono capacità più avanzate.

Pur osservando che in questo settore avanzato la possibilità di ottenere risultati (insegne superiori) è subordinata alle condizioni meteo (che in certi anni sono mediamente negative) si dovrebbe tendere ai seguenti risultati:

Insegne F.A.I. 1972: argento 50 - oro 5/10 - diamanti 3/5
1973: argento 50 - oro 15/20 - diamanti 5/7
1974: argento 75 - oro 25/30 - diamanti 5/8.

Poiché il numero dei piloti partecipanti alle gare, cioè idonei all'attività agonistica è tuttora molto basso, si dovrà tendere nei tre anni in questione a raggiungere un numero di piloti sportivi militanti non inferiore alle 100 unità.

3) *Aero Clubs con attività volovelistica*

Per evidenti ragioni, che qui è superfluo ripetere, occorre aumentare il numero degli Enti che svolgono attività di v.v. in tutto il territorio e con particolare accento nel meridione e nelle isole.

In un piano dedicato al volo a vela non si può evidentemente non prevedere grosse difficoltà, soprattutto di avviamento, che si oppongono alla realizzazione del piano stesso. Bisognerà procedere per gradi, e soprattutto cominciare a fare qualcosa senza coltivare illusioni di risolvere tutti i vari problemi in breve tempo. Trattandosi di difficoltà non soltanto economiche, per quanto queste abbiano primaria importanza, si dovrà procedere per gradi cominciando a preoccuparsi di fare conoscere il volo a vela partendo dal presupposto che la conoscenza che se ne ha in genere in tutti gli strati sociali è pressoché nulla.

Ciò premesso, in attesa di disporre di mezzi e di organizzazioni, cosa che presumo sarà possibile realizzare soltanto con l'entrata in vigore di una nuova legge al posto della già citata n. 340, ci si dovrà limitare a far svolgere dei corsi di volo a vela presso gli Aero Clubs utilizzando materiale e personale del C.N.V.V. come meglio risulterà dal piano di attività del Centro stesso.

4) *Infrastrutture*

Il volo a vela ha nella « coabitazione » con il volo a motore una delle più gravi remore al suo sviluppo e pertanto, laddove se ne presentasse più evidente la necessità, si dovrebbe agevolare in modi opportuni e con interventi finanziari e da studiare caso per caso, la realizzazione di « campi di volo » avendo riguardo anche della Legge sulle aviosuperfici, della quale peraltro il relativo regolamento non risulta ancora noto.

Si rende infine necessario prevedere contributi per la erezione di aviorimesse, quale logica conseguenza dell'incremento dell'attività, della espansione del volo a vela e dell'incremento della flotta.

III PARTE - *Materiali di volo*

Per il conseguimento degli obiettivi del presente piano si rende necessario incoraggiare l'approvvigionamento da parte degli enti periferici di alianti, biposti e monoposti, di motoalianti biposto, di velivoli trainatori, di apparati radio e di carrelli trasporto alianti. Si tratta di materiali che, fatta astrazione dei carrelli, dovrebbero essere compresi nel quadro generale del potenziamento o rinnovamento della flotta degli Aero Clubs, che non deve essere limitato ai velivoli scuola o turismo ma a tutti i mezzi aerei con o senza il motore, in quanto facenti parte della flotta.

Fermo questo criterio di principio, è anche evidente la necessità di una adeguata ripartizione fra volo a motore e volo a vela dello stanziamento disponibile secondo un criterio di equità nel quale siano tenuti presenti i vari fattori, come ad esempio l'apporto di aerei militari in uso, e dei quali si sta trattando l'acquisto con il Ministero della Difesa Aeronautica.

A questo punto resterebbe da conoscere su quali cifre complessive si potrà contare per regolarci sulla loro suddivisione. Non conoscendo le cifre di partenza non resta quindi che determinare il rapporto percentuale sul valore dell'aereo del contributo di acquisto, che dovrebbe essere comune a tutti sia che si tratti di alianti e motoalianti, o di velivoli a motore (da scuola, traino aereo, turismo). Nella parte finanziaria del piano si fissa pertanto una somma minima globale da suddividere secondo i predetti criteri.

IV PARTE - Esami e rilascio brevetti

Oltre a snellire le procedure per queste esigenze, si rende necessario prevedere le conseguenze che deriveranno da un incremento dell'attività scolastica e conseguente aumento nel numero degli esaminandi.

Questo viene ricordato in relazione a difficoltà per ottenere le commissioni esaminatrici in termini di tempo tali da non costituire cause di stanchezza negli esaminandi e motivo per un loro scoraggiamento proprio nel momento in cui stanno per conseguire il titolo ambito che li immetterà nello sport attivo.

Si auspicano pertanto accordi con le autorità competenti in materia al fine di promuovere una razionale pianificazione con calendari da rispettare delle sessioni di esame. In particolare si renderà necessario prevedere le sessioni di esame alla fine dei corsi, con presenza continua degli allievi sul campo, concludentisi a date fisse. Tale esigenza acquista particolare importanza per quei corsi che saranno frequentati da giovani provenienti da sedi diverse (non abitualmente residenti nella sede dei corsi stessi).

V PARTE - Istruttori di volo a vela

Quello degli istruttori è uno dei problemi più delicati e di difficile risoluzione. Considerate pertanto le troppe incognite che si oppongono alla stesura di un piano che si riprometta una risoluzione razionale del problema, mi limito a richiamare la necessità di disporre di mezzi adeguati per contribuire materialmente a compensare, in qualche modo, gli istruttori degli Enti periferici per l'opera preziosa ed indispensabile che essi prestano, in prevalenza disinteressatamente.

Se poi si dovessero (come auspicato nella parte relativa alla funzione aeronautica) organizzare dei corsi estivi per giovani in accordo con l'A.M., il problema potrebbe essere facilitato, sempreché l'A.M. sia in grado di fornire personale addestrato.

CENTRO NAZIONALE DI VOLO A VELA

Un piano relativo a questo Ente, dalle funzioni di importanza determinante per tutto il volo a vela italiano, dalla istruzione elementare a quella tecnicamente più avanzata, venne già elaborato nel 1968 e non è stato abrogato o sostituito con altro piano.

Tale piano, che è diretta emanazione della volontà della D.G.A.C. con il consenso peraltro non vincolante della Commissione Volo a Vela pro-tempore, non ha avuto completa attuazione per motivi vari e noti che non è qui il caso di ricordare. Esso è però tuttavia valido nelle sue linee generali, pur essendo suscettibile di alcune varianti (in particolare per l'attività elementare nel quadro della « formazione aeronautica della gioventù »).

Il « piano » del 1968 si componeva delle seguenti 4 parti:

- 1^a) Compiti del C.N.V.V.
 - 2^a) Organico
 - 3^a) Dotazione e mezzi
 - 4^a) Infrastrutture.
- 1^a) *Compiti del C.N.V.V.*

Particolare risalto dovrà avere l'attuazione di corsi di pilotaggio elementare presso Aero Clubs che non hanno ancora una propria sezione di volo a vela.

Tali corsi, della durata di circa un mese, dovrebbero svolgersi in particolare nella stagione meno attiva del C.N.V.V., utilizzando motoalianti.

Di questi corsi è fatto espresso cenno anche nelle circolari diramate nel 1970 e 1971 relative ai programmi-calendario del C.N.V.V. Non ebbero alcuna attuazione per la mancata consegna del motoaliante SF.25 Falke a suo tempo ordinato. In quelle circolari, salvo qualche correzione da apportare, sono esposti i compiti del Centro. Si coglie l'occasione della formulazione di un piano triennale per auspicare che tali compiti possano essere attuati (previa l'indispensabile assegnazione al Centro stesso dei mezzi necessari, ora del tutto insufficienti).

2^a) *Organico*

Si conferma la necessità di disporre per tutto l'anno, quindi a carattere di continuità, di almeno un istruttore e di un pilota trainatore, senza dei quali è impossibile realizzare anche il più modesto dei piani. La penuria sul mercato nazionale di istruttori disponibili sempre è nota; essa è la conseguenza della incertezza e della impossibilità da parte di eventuali piloti disposti a fare gli istruttori di poter contare su un minimo di sicurezza nel domani.

Il problema è di interesse determinante. Se non viene risolto una volta per sempre è meglio non pensare più al « Centro » quale strumento cui affidare dei compiti, dal momento che si sa che non potrà mai assolverli.

Questo vale naturalmente anche per il personale di ufficio e specializzato che è ora ridotto al minimo. Ciò non esclude che si possa attribuire al pilota istruttore ed al trainatore fissi anche compiti d'ufficio limitati alla disponibilità di tempo eventualmente libero.

3^a) *Materiale di volo*

Considerata la prossima consegna del motoaliante Falke (a suo tempo ordinato), si rende necessario far seguire, il più presto possibile, altra ordinazione per un secondo esemplare. Non si può fare un programma corsi se non si dispone di almeno due apparecchi di quel tipo. Superfluo ripetere qui i vantaggi anche economici offerti dal motoaliante, strumento ideale per i corsi in questione.

Alianti - La dotazione del Centro è ridotta a limiti che rendono problematico il suo rendimento. I migliori e più moderni alianti di cui dispone il Centro sono i 2 ASK.13, tuttavia più adatti per una scuola elementare di pilotaggio che per l'alta performance.

Per l'attività avanzata che si vuol svolgere, il Centro necessita di alianti di alte caratteristiche idonei all'addestramento al volo sportivo, possibile con buoni risultati, sempre che l'aliante risponda alle esigenze.

Con alianti superati (con efficienza 26 come l'ASK.13) non si può insegnare la tecnica e l'impostazione del volo agonistico tipico di alianti da competizione della nuova generazione. È necessario quindi integrare l'ASK.13 con almeno un secondo biposto di alte caratteristiche, oltre al già ordinato Calif A 21 e prevedere anche l'integrazione e progressiva sostituzione dei quattro M.100.S con monoposti della nuova generazione.

Velivoli trainatori - Il Centro dispone ora di soli 5 Stinson L.5. Se si trattasse di macchine nuove (con motori nuovi o a zero ore) si potrebbe convenire che la dotazione è sufficiente. Purtroppo il materiale è molto vecchio e risente della intensa attività cui da anni è sottoposto. Si rende necessario provvedere a progressive integrazioni approvvigionando almeno un velivolo per ciascun anno del triennio in questione, oppure con 2 nel 1973. Data la carenza sul mercato nazionale e del MEC di velivoli idonei, si renderà

necessario approvvigionare il Piper 180 del quale si ha certezza di ottimo rendimento (vedere in proposito intervento in Consiglio Federale, con proposta di estensione del contributo ai velivoli trainer di quel tipo).

Comunque, se nel frattempo la produzione nazionale o del MEC offrisse velivoli adatti, si potrebbe tenerne il dovuto conto.

Strumenti di bordo - Si rende necessario dotare il Centro di una sufficiente scorta di strumenti di bordo (segnatamente variometri) per sostituire quelli troppo vecchi o soggetti a guasti, ancora montati sugli alianti del C.N.V.V.

4^a) *Infrastrutture*

Si rende necessaria:

- a) la erezione di un'altra aviorimessa da 20 × 20;
- b) la pavimentazione dell'aviorimessa 15 × 15, da farsi prima dell'inverno prossimo;
- c) la installazione di una stazione meteo completa ed efficiente, unitamente al collegamento permanente (non solo durante i Campionati) da Rieti a Roma, con allacciamento alla rete telescriventi e dei « fac-simile » (indispensabile per l'assistenza meteo volovelistica. Potrebbero essere utilizzate le linee militari esistenti);
- d) lavori di manutenzione nelle stanze degli uffici del Centro, sala « briefing », alloggiamenti allievi, nonché installazione di altri servizi igienici (del tutto insufficienti specie durante l'affollamento nel periodo delle gare).

Questa relazione riguardante il Centro segue altre richieste presentate dal Direttore del Centro, tutte più o meno rimaste lettera morta. Si spera che la presente venga presa in più seria considerazione.

In caso di impossibilità insormontabili sarà meglio riprendere in esame se valga la pena di tenere in funzione un Ente asfittico e di scarsa produzione, per deficienze che non si intende colmare. Si abbia anche cura di distinguere l'attività di istituto da quella più generica attuata dai volovelisti locali che è attività propria degli Aero Clubs.

Questo si afferma, affinché sia ben chiaro che il Centro è un Ente Nazionale con funzioni speciali nell'interesse del volo a vela nazionale. Che l'Aeroporto ed il cielo di Rieti siano utilizzati anche dai volovelisti locali è un fatto positivo e ben gradito, a condizione però che non si perdano di vista le vere funzioni del Centro stesso per l'attuazione delle quali il presente piano è presentato.

* * *

PIANO FINANZIARIO

Per ovvie ragioni di tempestività ed opportunità, questo piano si riferisce alla sola attività di volo a vela (1^a e 2^a parte del piano) trascurando i più vasti impegni che deriverebbero da una politica di formazione aeronautica della gioventù, attuabile a condizione che siano soddisfatti i presupposti di principio accennati nella premessa.

Non comprende nemmeno gli impegni finanziari per un razionale rilancio dell'attività giovanile, in quanto anch'esso non dipende esclusivamente dalla volontà e dalle possibilità dell'Ae.C.I.

PREVENTIVI SPESE PER L'ATTIVITA' DIDATTICA

1°) Si considerano premi per il conseguimento del brevetto « C » in ragione di:

| | |
|------------------------------------|----------------------------|
| — per i minori di 21 anni | L. 100.000 (premio tipo A) |
| — per i maggiori sino a 26 anni | L. 25.000 (premio tipo B) |
| = anno 1972 - n. 75 premi tipo A | L. 7.500.000 |
| = anno 1972 - n. 75 premi tipo B | » 1.875.000 |
| | L. 9.375.000 |
| | |
| — anno 1973 - n. 100 premi tipo A | L. 8.000.000 |
| — anno 1973 - n. 100 premi tipo B | » 4.500.000 |
| | L. 12.500.000 |
| Totale anno 1973 n. 200 brevetti = | L. 12.500.000 |
| — anno 1974 - n. 110 premi tipo A | L. 8.800.000 |
| — anno 1974 - n. 90 premi tipo B | » 4.050.000 |
| | L. 12.850.000 |
| Totale anno 1974 n. 200 brevetti = | L. 12.850.000 |

Totale dei brevetti nel triennio = n. 550 per un importo complessivo di L. 34.725.000. (Nota: non sono conteggiati i brevetti che potranno essere rilasciati nei corsi svolti a cura del C.N.V.V. per i quali non si dovrebbe dar luogo ad erogazione di premi, ma di un puro rimborso spese da parte dei Club ospitanti il C.N.V.V., come si precisa in dettaglio nel capitolo dedicato al Centro stesso.)

2°) Premi di allenamento per brevettati

Occorre prevedere un premio, sotto forma di abbuono di 5 ore volo per anno solare, dopo quello di conseguimento del brevetto, e *limitato ai minori di 21 anni*.

Il premio di allenamento sarà corrispondente alla spesa per 5 ore di volo calcolate a L. 4.000 ciascuna.

| | |
|---|--------------|
| — anno 1972 - n. 100 premi di allenamento | L. 1.000.000 |
| — anno 1973 - n. 70 premi di allenamento | » 1.400.000 |
| — anno 1974 - n. 110 premi di allenamento | » 2.200.000 |
| Totale premi di allenamento | L. 4.600.000 |

3°) Incremento attività sportiva (Insegne F.A.I.)

a) Premi di insegna F.A.I.

| | | |
|------------------------|-----------------|--------------|
| — anno 1972 - argento | L. 60.000 × 50 | L. 3.000.000 |
| — anno 1972 - oro | L. 100.000 × 10 | » 1.000.000 |
| — anno 1972 - diamanti | L. 200.000 × 5 | » 1.000.000 |
| | | L. 5.000.000 |

Totale

L. 5.000.000

| | | |
|--|-----------------|----------------------|
| — anno 1973 - argento | L. 60.000 × 60 | L. 3.600.000 |
| — anno 1973 - oro | L. 100.000 × 20 | » 2.000.000 |
| — anno 1973 - diamanti | L. 200.000 × 7 | » 1.400.000 |
| Totale | | L. 7.000.000 |
| — anno 1974 - argento | L. 60.000 × 75 | L. 4.500.000 |
| — anno 1974 - oro | L. 100.000 × 25 | » 2.500.000 |
| — anno 1974 - diamanti | L. 200.000 × 8 | » 1.600.000 |
| Totale | | L. 8.600.000 |
| Totale complessivo premi di Insegna | | L. 20.600.000 |
| anno 1972 | | L. 5.000.000 |
| anno 1973 | | » 7.000.000 |
| anno 1974 | | » 8.600.000 |
| | | L. 20.600.000 |

b) *Premi per voli extra insegna (performances, tentativi di primato, ecc.)*

Stanziamiento annuo = L. 2.000.000 × 3 (1972, 1973, 1974) = L. 6.000.000, da erogarsi secondo gli stessi criteri e le medesime entità attualmente in vigore.

c) *Contributi e spese per l'organizzazione di competizioni nazionali.*

Stanziamiento di L. 15.000.000 annui × 3 = L. 45.000.000.

d) *Spese per la partecipazione di rappresentanze italiane a competizioni internazionali.*
Anno 1972 - Partecipazione della squadra nazionale ai Mondiali che si svolgeranno in Jugoslavia = L. 20.000.000.

Partecipazione alle Olimpiadi (non si hanno notizie sufficienti per elaborare un piano per la eventuale partecipazione italiana, ragion per cui si determina una cifra di L. 20.000.000 a titolo di memoria. Partecipazione ai Campionati Mondiali: L. 20.000.000. Non si prevedono partecipazioni nel 1973.

Totale spese e contributi per manifestazioni internazionali nel triennio: L. 40.000.000 (esclusa la partecipazione alle Olimpiadi).

4') *Contributi per acquisto materiale di volo (potenziamento flotta)*

a) *Acquisto alianti* - L'importo del contributo viene indicato distinto per monoposto, biposto e motoalianti mono e biposto, premettendo la non convenienza di fissare per i singoli casi il numero preciso delle diverse erogazioni per disporre di una maggiore elasticità, in base alla richiesta dei Club, che è difficile prevedere senza una analisi di mercato peraltro non semplice.

| | |
|-------------------------|--------------|
| — alianti biposto | L. 2.000.000 |
| — alianti monoposto | » 1.500.000 |
| — motoalianti biposto | L. 2.000.000 |
| — motoalianti monoposto | » 1.500.000 |

| | | |
|-----------|------------------|---------------|
| Anno 1972 | complessivamente | L. 50.000.000 |
| Anno 1973 | » | » 50.000.000 |
| Anno 1974 | » | » 50.000.000 |

Nel triennio

L. 150.000.000

b) *Acquisto carrelli trasporto alianti*

| | |
|---|--------------|
| Importo singolo: L. 100.000 | |
| Anno 1972 - n. 10 carrelli a L. 100.000 | L. 1.000.000 |
| Anno 1973 - n. 15 carrelli a L. 100.000 | » 1.500.000 |
| Anno 1974 - n. 20 carrelli a L. 100.000 | » 2.000.000 |
| | <hr/> |
| | L. 4.500.000 |

c) *Acquisto velivoli trainatori* - (Per memoria) Dovrebbe trarsi dal capitolo potenziamento flotta.

d) *Acquisto apparati VHF* - Importo dei singoli contributi da stabilire, stanziamento globale L. 3.000.000 annui - Totale L. 9.000.000.

RIEPILOGHI DISTINTI PER ESERCIZI FINANZIARI

ANNO 1972

| | |
|---|--------------|
| a) attività didattica: brevetti 150 | L. 9.375.000 |
| b) premi di allenamento | » 1.000.000 |
| c) premi insegne FAI | » 5.000.000 |
| d) performances, extra insegna, ecc. | » 2.000.000 |
| e) contributi per manifestazioni sportive nazionali | » 15.000.000 |
| f) spese per Campionati Mondiali | » 20.000.000 |
| g) spese olimpiadi (per memoria L. 20.000.000) | |
| h) contributo acquisto materiale di volo: | |
| — alianti e motoalianti | » 50.000.000 |
| — carrelli | » 1.000.000 |
| — apparati VHF | » 3.000.000 |

Totale anno 1972

L. 106.375.000

ANNO 1973

| | |
|---|---------------|
| a) attività didattica: brevetti n. 200 | L. 12.500.000 |
| b) premi di allenamento | » 1.400.000 |
| c) premi insegne F.A.I. | » 7.000.000 |
| d) performances, extra insegna, ecc. | » 2.000.000 |
| e) contributi per manifestazioni sportive nazionali | » 15.000.000 |
| f) contributi acquisto materiale di volo | |
| — alianti e motoalianti | » 50.000.000 |
| — carrelli | » 1.500.000 |
| — apparati VHF | » 3.000.000 |

Totale anno 1973

L. 92.400.000

ANNO 1974

| | |
|---|---------------|
| a) attività didattica: brevetti n. 200 | L. 12.850.000 |
| b) premi di allenamento | » 2.200.000 |
| c) premi insegne FAI | » 8.600.000 |
| d) performances, extra insegna, ecc. | » 2.000.000 |
| e) contributi per manifestazioni sportive nazionali | » 15.000.000 |
| f) contributi Campionati Mondiali | » 20.000.000 |
| g) contributi acquisto materiale di volo: | |
| — alianti e motoalianti | » 50.000.000 |
| — carrelli | » 2.000.000 |
| — apparati VHF | » 3.000.000 |

Totale anno 1974

L. 115.650.000

*NOTE SUL PIANO FINANZIARIO RELATIVO
AL CENTRO NAZIONALE DI V.V.*

Non si presenta un analitico piano finanziario, ma per insufficienza di elementi (che però l'Ufficio Amministrativo dell'Ae.C.I. possiede) e per altri fattori abbisognevovi di ulteriore accertamento, ci si limita ad una serie di appunti che, uniti agli altri elementi cui si fa riferimento prima, potranno servire per raggiungere un risultato numerico sufficientemente attendibile (come previsioni).

Argomenti per i quali non si hanno sufficienti elementi economici:

1) Spese per l'attuazione dei corsi presso altri Aero Clubs. Si tenga presente che questi corsi dovrebbero gravare sugli Aero Clubs ospitanti in seguito ad accordi preventivi, con carico agli stessi Club delle spese per trasferte al personale, carburanti e lubrificante e assistenza tecnica-motoristica. A carico del C.N.V.V. le spese per il materiale (motoalante e gli stipendi al personale istruttore); gli Aero Clubs ospitanti dovrebbero gestire i corsi a tariffe da concordare con l'Ae.C.I.

2) Materiale di volo. Dovrà essere approvvigionato direttamente dall'Ae.C.I. e pertanto non si tratta di contributi ma di spese interamente a carico dell'Ente. Si prevede la necessità di ordinare:

— un secondo motoalante Falke al prezzo di L. 6.000.000;

— un secondo biposto di alte caratteristiche (oltre al Calif 21 già ordinato) e per il quale non sono in grado di indicare il prezzo;

— altri 4 alianti monoposto di alte caratteristiche con una spesa dell'ordine di L. 20 milioni circa da suddividere in almeno due esercizi.

Queste sono le esigenze minime contenute al minimo possibile in relazione al programma di attività e considerando la eliminazione entro il triennio di tutti gli alianti ora in carico esclusi i due AS.K 13.

Occorre inoltre prevedere la necessità di approvvigionare:

— almeno due velivoli trainatori per una spesa, nel triennio, di circa 20.000.000;

— strumenti di bordo per un importo che potrà aggirarsi sui 2 milioni.

Occorre infine provvedere a lavori di manutenzione dei locali e alla installazione di impianti igienici, il tutto per un importo che si può preventivare con larga approssimazione a non meno di L. 10.000.000.

Riepilogando, si dovrebbe prevedere, per le varie voci già citate, una spesa totale, nel triennio, di circa L. 58.000.000. Cifra nella quale sono escluse le spese per l'ordinaria amministrazione del Centro (personale, carburante e lubrificante, assicurazione, ecc.).

IMPORTO TOTALE PER IL TRIENNIO 1972/1974

| | |
|--|----------------|
| — Attività generale 1972 | L. 106.375.000 |
| — Attività generale 1973 | » 92.400.000 |
| — Attività generale 1974 | » 115.650.000 |
| | L. 314.425.000 |
| — per il Centro Nazionale di Volo a Vela | » 58.000.000 |
| | L. 372.425.000 |
| TOTALE GENERALE | |

CONCLUSIONE

Il presente studio preventivo relativo a tutto il volo a vela nazionale (Centro compreso) è stato ispirato a criteri obiettivi, in relazione alle esigenze del volo a vela reali, nell'intendimento di indicare che cosa si dovrebbe fare per un suo più largo sviluppo in aderenza alle sue funzioni educative, formative, tecnico-scientifiche e sportive.

Non posso tuttavia tacere un certo pessimismo sulle effettive possibilità di attuazione del piano stesso soprattutto in relazione alle difficoltà di ordine economico da superare.

Questo convincimento non mi distoglie dalla convinzione di aver compiuto un lavoro ugualmente utile, se non altro a scarico della mia coscienza e nella certezza di aver adempiuto il mio dovere di rappresentante dei volovelisti italiani.

Roma, 16-7-1971

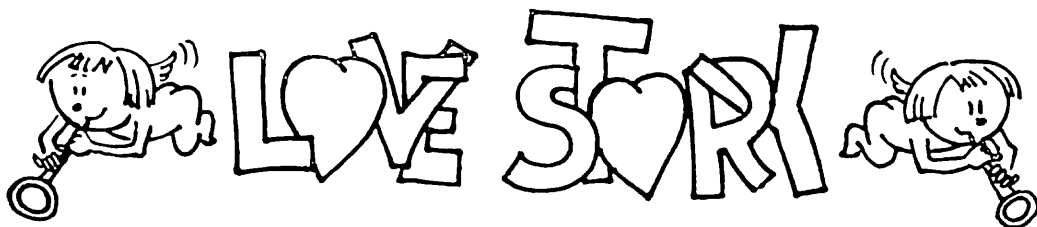
IL CONSIGLIERE PER IL VOLO A VELA
U. Nannini

* * *

MARFA REVISITED

di Ferruccio Piludu

Siamo partiti così, da itatici: tre voli di allenamento collegiale a Varese, località come tutti sanno estremamente simile al Texas come orografia e condizioni. Personalmente otto voli in tutto sul « Libelle » di cui due, devo riconoscere, con zavorra. Molte perplessità, naturalmente: per le divise, per la scarpa più adatta, per la preparazione fisica e il regime dietetico, per le tariffe aeree Milano-Huston, per le moto Guzzi, per il clima, per gli animali eccetera.



Chi aveva qualche dubbio o problema circa faccende quali la strumentazione, la condotta di gara o il razionale utilizzo del proprio aliante veniva immediatamente rassicurato con una illuminata citazione classica: siamo (sono) tutti cacciaviti.

Siamo arrivati a Marfa (incredibile!). Durante il viaggio da Huston, prime osservazioni sul terreno che avremmo poi sorvolato: le « montagne », gli yukka, i paletti metallici sulle highways. Dove si atterra, porco cane? Quanto sarà lungo il pezzo più grosso di aliante che riusciremo a riportare in Italia?

L'hangar di Marfa Presidio sembra (ed è) un baraccone costruito con pezzetti di legno da un bambino texano. Dentro troviamo i brasiliani che lucidano di fino gli « Urupema ». C'è ancora poca gente. Noi mettiamo i carrelli tutti bene in fila e andiamo a dormire.

Primo volo la mattina dopo, 15 giugno. Sommario briefing meteo e tante raccomandazioni sul taglio del traguardo, la sicurezza, le foto dei piloni, gli arrivi, gli atterraggi fuori (John Ryan ci consiglia, pensate, gli aeroporti). Noi cominciamo subito bene collezionando, e non finirà qui, una serie di « bad start ». Io perdo immediatamente il contatto con Perotti che ritrovo miracolosamente all'atterraggio sul Marfa Municipal Airport.

Zoli e Vergani chiudono invece il piccolo tema che ci eravamo imposti. Visione in volo dell'altopiano, delle Davis Mountains con il famoso Mount Livermore e di quel postaccio infernale che si rivelerà in seguito Fort Davis. Per ora mi abituo ai 31 Kg/mq e volo storto, non so perché. Degli altri visto poco e male.

Avanti con i practice days. Si comincia a capire che aria tira. Il 17 giugno Neubert va a Pecos e ritorna (263 Km) e 131 Km/h e Smith va a Ft. Stockton e ritorna (236 Km) a 111,6 Km/h. Noi ci accontentiamo di 70-80 Km/h e, per quanto mi riguarda, è già un correre da matti. Provo vari carichi alari, da 29 a 33 Kg/mq, a caso, e tento di verificare le polari che avevo preparato e il regolo di arrivo. Finisco, non so perché, sempre basso (che paura!, gente) e volo sempre abbastanza storto ma comincio, credo, a capire qualcosa. Determinante, secondo me, la scelta dell'ora di partenza opportuna, il volare in gruppo (mai isolati), il fiducioso e corretto uso del Mac Cready, la capacità di individuare il percorso ottimale. Io e Perotti ci dimostriamo sempre più abili nel perdere contatto (ma anche i due della libera non scherzano).

Fine dei practice days. Basi di condensazione riscontrate: dai 700 ai 2.300 metri su Marfa. Termiche medie: 2,5 m/sec effettivi (massima: 4 m/sec). Velocità medie di traversone corrispondenti ai 2,5-3 m/sec di ascendenza: 140-160 Km/h (per il « Libelle »). Sono abbastanza preoccupato (vanno *tutti* come saette) ma gli amici mi battono grandi manate sulle spalle e dicono che vado benissimo, — visto che sono quarto? —. Io magari non so neanche quando è opportuno volare con 31 o 35 Kg/mq, non so se conviene volare alti e relativamente più lenti (nessuno ha preparato calcoli circa le variazioni di indicazioni in quota di anemometri o variometri), non so se è opportuno fare la propria gara o correre « sugli altri », non so un accidenti di niente. Mi rassicura e mi incoraggia una seconda classica citazione: dacci dentro!

TABELLA 1 - PERCORSI - ORE VOLO - CHILOMETRI

(PILOTA F. PILUDU - ALIANTE LIBELLE I-EVAS)

ALLENAMENTI

| | | | | |
|--|---|------|----|-------|
| 15 giugno - Marfa Pres. - Valentine - Fort Davis - Marfa Municipal - (Mount Livermore - Davis Mountains) 70 + 57,5 + 23 = 150,5 Km | h | 2.20 | Km | 150,5 |
| 16 giugno - Marfa - Van Horn - Marfa | h | 3.10 | Km | 250 |
| 17 giugno - Marfa - Fort Stockton - Marfa | h | 3.28 | Km | 236 |
| 18 giugno - Marfa - Pecos - Marfa | h | 4.08 | Km | 263 |
| 19 giugno - No Task | | — | | |
| 20 giugno - Marfa - Van Horn - Marfa | h | 3.20 | Km | 250 |

PROVE

| | | | | |
|--|---|-------|----|--------|
| 1) 22 giugno - Marfa - Ardoin - Wink (non raggiunto) | h | 5.20 | Km | 292 |
| 2) 23 giugno - Marfa - Van Horn - Marfa | h | 3.10 | Km | 250 |
| 3) 24 giugno - Marfa - Van Horn - S. Blanca - Marfa | h | 4.40 | Km | 355,5 |
| 4) 25 giugno - Marfa - Van Horn - S. Blanca - Marfa | h | 4.13 | Km | 355,5 |
| 5) 26 giugno - Marfa - Pecos - Marfa (2° tentativo) Marfa - Balmorea - Marfa | h | 3.10 | Km | 263,0 |
| | | 1.45 | Km | 150 |
| 6) 27 giugno - Marfa - Ardoin - Carlsbad - Sierra B. Valentine | h | 7.25 | Km | 554 |
| 7) 1 luglio - Marfa - Pecos - Fort Davis - (Marfa) (percorso mancato) | h | 4.05 | Km | 213,5 |
| 8) 2 luglio - Marfa - Odessa - Marfa | h | 6.20 | Km | 465 |
| 9) 3 luglio - Marfa - Van Horn - Pecos - Marfa | h | 5.30 | Km | 384 |
| | h | 63.14 | Km | 4438,0 |



Inaugurazione delle gare. Quattro bandierette quattro e discorsetti, anche abbastanza spiritosi, di due o tre signori. Coretto e sermone domenicale. Quest'aria di festa di paese mi riconcilia un po' con la Big America che ci circonda da ogni lato. Mi sto affezionando a questo posto, accidenti, ai sassi, ai cactus, al cielo, alla gente (evviva il post-office e il Lobo Bar!). Tra l'altro ci si sta benissimo (Giorgio Orsi - Giorgio Orsi), clima sopportabile e anche i ragni, insomma...

A sera grande briefing nella stanza del Piero Morelli Condottiero si fanno le ore piccole per stabilire il comportamento delle squadre in caso di distanza libera (che poi non sarà mai assegnata) e si affossa definitivamente quel poco di volo in coppia che si era fin qui tentato di fare. Ognuno per sé e Dio per tutti.

Prima gara prima: « cats cradle » o distance within a prescribed area! Plafond 700 metri su Marfa e via. Al diavolo tutti i piani di volo veloce: A Van Horn siamo tutti a 300 metri (Walter a 100). Noi abbiamo deciso per il lato nord-ovest dell'area (subito con il vento a favore) e mi pare una delle poche cose assennate che abbiamo fatto. Ad Ardoin io e Walter siamo in difficoltà — questa volta sono io a grattare per terra — ma riprendiamo faticosamente. Mi va in avaria la radio (batteria non perfettamente ricaricata) e Walter deve decidere e tirare da solo. Decide per Wink (contro vento) e io bene o male riesco a stargli dietro. Qui commetto il primo madornale errore: penso sia necessario proseguire in rotta e infilo due piovasci di seguito. Il primo lo aggiro con una lunghissima deviazione e il secondo mi fa atterrare. Il cretino! Se avessi seguito il fronte del piovasco abbandonando la rotta probabilmente avrei messo assieme un centinaio di chilometri in più.

Risultati quasi catastrofici: io 292 Km, 293 Walter, 302 Perotti e, per fortuna, 433 Zoli. Il risultato di Angelo fa dimenticare la prima batosta degli altri. Siamo sempre tutti cacciaviti.

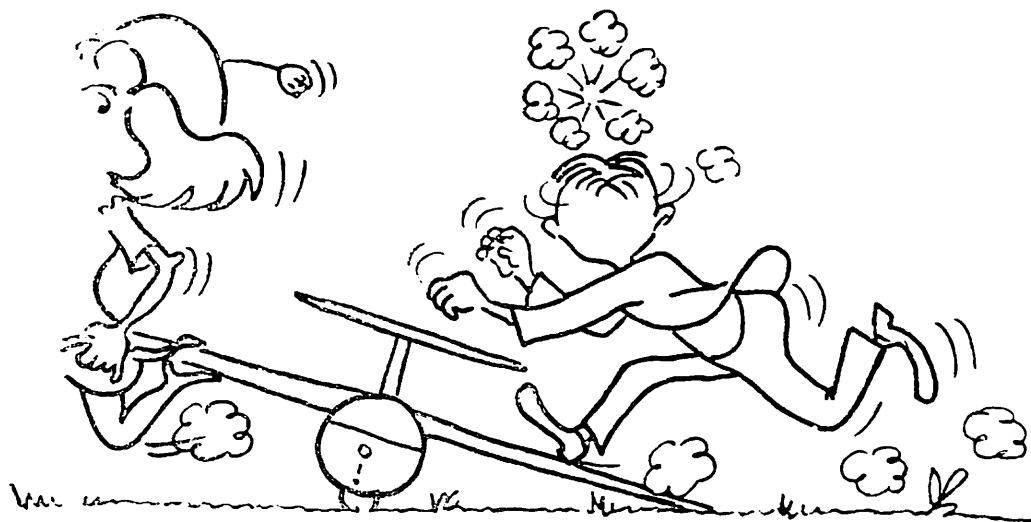
Seconda gara. Si comincia a correre. A correre sul serio, dico. Io alla partenza mi sento tanto « lonesome baby in the wood ». Un nugolo di alianti attorno, base di condensazione prima del taglio di traguardo 1200 metri con visione limitatissima del cielo in rotta. Noi siamo astutamente collegati sulla frequenza della « start line » per sentire le partenze degli altri e quindi non siamo collegati tra noi. Da terra non arriva alcuna indicazione circa l'andamento della temperatura e lo sviluppo della situazione meteo (né può arrivare, vista l'organizzazione delle nostre squadre e la suddivisione di compiti). Per cui a un certo momento considerato lo sviluppo dei tre cumuli che riesco a vedere e la minaccia dei temporali, decido di partire. Carico alare 31,5 ascendenze sul lato di andata dai 2 ai 2,5 m/sec. Sfrutto per i primi 125 Km esattamente 5 termiche e per 7 minuti una strada di cumuli. Velocità nei traversoni 140 Km/h. Sul pilone di Van Horn c'è un buco e tutti si sono fermati. Io arrivo sparato in quota e mi trovo ormai incastrato per cui vado avanti. Giro il pilone e torno indietro sempre più basso. Salto una collina e mi butto verso una macchia di sole in una valletta assolutamente inatterrabile. Mi va bene (altrimenti Ernesto mi avrebbe fatto fuori) e azzecco una salita da 3 m/sec. Mi piomba addosso il maledetto 84 (Helmut Reichmann - il barone Rosso) e con lui puntiamo decisi verso il fronte di un temporale in formazione. Salita a 3,5 m/sec e ulteriore spostamento verso il Mont Livermore dove un incendio segnala una violenta ascendenza. Ultima breve salita e impostazione della planata finale a 60 Km circa dall'arrivo. Sfrutto la base del thunder storm per un tratto e poi a 200 all'ora vado a casa. Il Reichmann, naturalmente, me le suona ugualmente con la media di 104,3 Km/h ma i miei 100,4 mi assicurano un assolutamente insperato terzo posto. Nel tratto di ritorno ho utilizzato quattro termiche (in media una ogni 30 Km) con traversoni a 160 Km/h. Dimenticavo di segnalare la base di condensazione: 1300-1500 metri. A questo punto le pacche sulle spalle si sprecano e divento quasi un campione. Non ho forse battuto i polacchi?



Terza prova: un triangolino di 355,5 Km, tanto per gradire. Le cose si mettono subito maluccio. Il Pablo Picasso che disegna le lavagnette meteo comincia a tendere al surreale. Bel piovasco sul campo al decollo (e alla partenza) con bell'anticipo sulle indicazioni. Io taglio il traguardo con 800 metri e ho un primo tratto lentissimo con ascendenze medie attorno al metro, metro e mezzo. Naturalmente i traversoni (per così dire) sono effettuati a 110 Km/h circa. Perotti che ha atteso un po' non riesce neanche a partire. Sono a Van Horn in 1 h e 40' con 5 ascendenze sfruttate. Dopo un punto bassino, verso

Sierra Blanca le cose migliorano. Le ascendenze (ne utilizzo tre in 55 Km) migliorano e prima del pilone azzecco un 2,5 m/sec. L'ultimo lato è un po' più veloce. Imposto ancora una volta il finale da molto lontano (22 minuti di planata a 120-130 Km/h) e rientro con una media ridicola (da queste parti): 80,4 Km/h. Sono 28° e con perfetta coerenza tutti mi tengono il muso intendendo così con chiarezza segnalarmi errori di impostazione e condotta di gara.

Non viene effettuata nessuna analisi dei dati e nessuno discute le cartine barografiche. Le mie non le ha guardate nessuno. Un altro quinto posto di Angelo Zoli forse distrae e incoraggia.



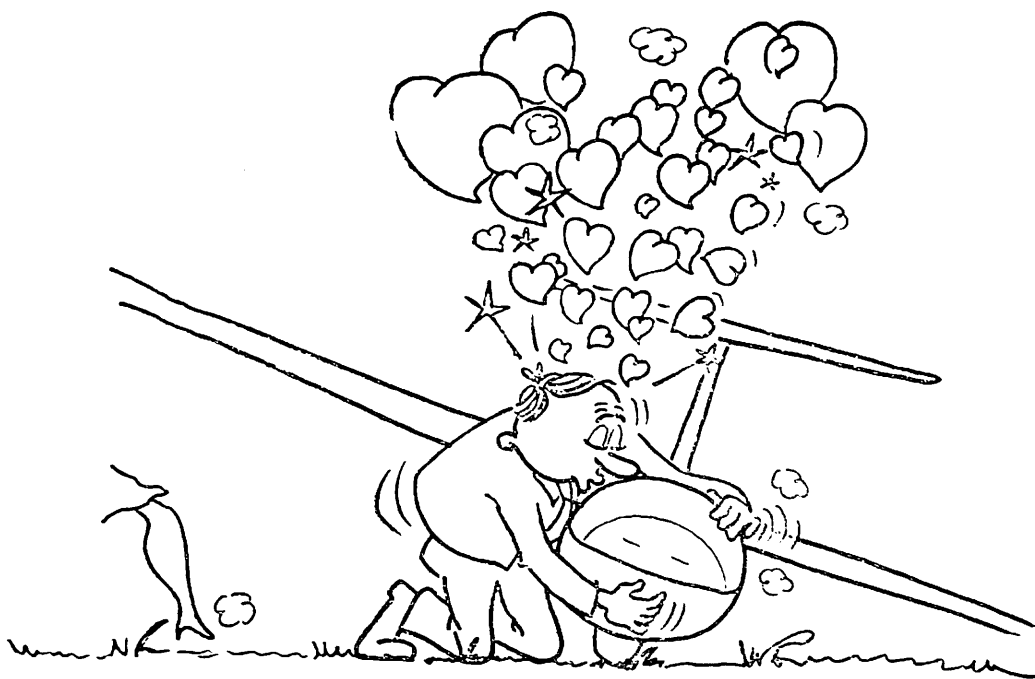
Avanti con la quarta prova. Ernesto (Tross) mi carica tutta la zavorra e rispolvera il « dacci dentro ». Nuova estemporanea esibizione, pessimistica questa volta, del Picasso. Minaccia di temporali per le 14 per cui partiamo abbastanza presto. Mi sono preparato una tabella per i 100 all'ora di media e tento di rispettarla. Termiche di 2,0 metri in media sul primo lato e base di condensazione che si innalza progressivamente fino a oltre 2000 metri su Marfa. Utilizzo le solite 5 termiche sul primo lato con una bella salita prima di Van Horn. Intanto Perotti mi lascia indietro e mi invita a correre. Io verifico la mia media a la trovo attorno ai 98 Km/h per cui me la prendo comoda. Tre ascendenze nel secondo lato che forse percorro troppo lentamente (traversoni sui 120). Sul terzo lato accelero un po'. 8 ascendenze sempre sui 2,5 m/sec (con eccezione delle ultime tre brevi salite ognuna di 300 metri effettuate sotto base di condensazione) sul terzo lato di 175 Km. Finale sui 180 Km/h e media generale di 96,0 Km/h su 355,5 Km. Bene. Sono 34°! Naturalmente a momenti mi tolgono il saluto.

Qui dovrei riferire su diversi fattori tecnici emersi nel corso dei voli effettuati, che risulterebbero coerenti se rilevati sul momento. Preferisco però mettere assieme un pisto-lotto finale che potrete saltare tranquillamente qualora abbiate già stabilito che il sole del Texas mi abbia mandato in acqua il cervello).

TABELLA 2 - PROVE - DATI GENERALI

| <i>prova</i> | plafond medio e quote | temporali | ascendenza media | ascendenza max | n. ascendenze 1° lato | n. ascendenze 2° lato | n. ascendenze 3° lato | media traversoni | Km. totale |
|--------------|-------------------------------------|---------------------|------------------|----------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|------------------|------------|
| 1 | 800 Q max 1000 Q min — 100 | (previsti si) SI | 1,5 | 2,5 | (Km. —) | (Km. —) | (Km. —) | Km/h 110 | 292 |
| 2 | 1000 Q max 1350 Q min 350 | (previsti si) SI | 2,5 | 4,0 | (Km. 125) n. 5 | (Km. 125) n. 4 | (Km. —) | Km/h 140 | 250 |
| 3 | 1200 Q max 1500 Q min 450 | (previsti si) SI | 2,0 | 3,0 | (Km. 125) n. 5 | (Km. 55,5) n. 3 | (Km. 175) n. 9 | Km/h 120 | 355,5 |
| 4 | 1800 Q max 2200 Q min 700 | (previsti si) NO | 2,5 | 3,0 | (Km. 125) n. 5 | (Km. 55,5) n. 3 | (Km. 175) n. 8 | Km/h 130 | 355,5 |
| 5 | 1700 Q max — 2200 Q min — 600 | (previsti si) SI | 2,5/3 | 4,0 | (Km. 131,5) n. 5 | (Km. 131,5) n. 5 | (Km. —) | Km/h 150 | 263 |
| 6 | 1300 Q max 1800 Q min + 100 | (previsti si) SI | 2,0 | 3,0 | (Km. —) | (Km. —) | (Km. —) | Km/h 120 | 554 |
| 7 | 900 Q max 1000 Q min — 100 | (previsti si) NO | 1,5 | 3,0 | (Km. 131,5) n. 9 | (Km. 87) n. 5 | (Km. —) | Km/h 120 | 218,5 |
| 8 | 1000 Q max 1300 Q min 400 | (previsti si) NO | 2,0 | 3,5 | (Km. 233) n. 14 | (Km. 233) n. 15 | (Km. —) | Km/h 130 | 466 |
| 9 | 1200 Q max 1400 Q min 450 | (previsti si) NO | 2,0 | 3,0 | (Km. 125) n. 8 | (Km. 127,5) n. 8 | (Km. 131,5) n. 12 | Km/h 120 | 380 |

Quinta prova: solo 263 Km, poffare. È forse la migliore giornata dei Campionati per noi della standard. Plafond abbastanza elevato e termiche robuste. Io ripeto la partenza perché mi sembra opportuno ritardare un po' e faccio bene. Ancor meglio fa Perotti che per un cattivo inizio del primo tentativo torna indietro e riparte quasi un'ora dopo. Prime ascendenze sui 2,5 m/sec che diventano 3 m/sec verso Pecos, punto di virata, e 4 m/sec nel ritorno. Galoppata folle con 5 ascendenze sfruttate all'andata (su 131,5 Km) e 5 al ritorno (le ultime due sotto una strada di cumuli che si è saldata nel tratto finale sono brevi salite di poche centinaia di metri). Velocità nei traversoni 140-150 all'andata e 150-170 al ritorno. Planata o meglio picchiata finale a 220 Km/h (che a queste quote sono circa 280 Km/h effettivi). Arrivo a terra con la schiena a pezzi (vi avevo detto che avevo mal di schiena?) per una terribile botta di turbolenza, ma vedendo che tutti ripartono per un secondo tentativo penso di riprovare. Il Piero Morelli, forse pensando che nessuno di noi avrebbe terminato la prova, è dal dottore per via di quel ragno di cui avrete sentito senz'altro parlare. Mi assistono un semidistrutto Centofanti (meglio noto come One-Hundred-Foot-Soldiers) e la dolce Matilde. Riparto con Giuseppe Wroblenski — che pilota, gente — e via sotto la strada di nuvole. Tre salite (4 m/sec) e poi via dritti delfinando a 180 Km/h. Insomma una cosa incredibile: 40 minuti a Balmorea. Però la schiena si sbraca definitivamente e mollo lì, con la morte nel cuore. Wroblenski insiste e chiuderà a 110,7 di media. A terra gioia per Nino che ha volato alla media straordinaria di 113,4 Km/h (il maledetto Barone Rosso ha fatto 113,9).

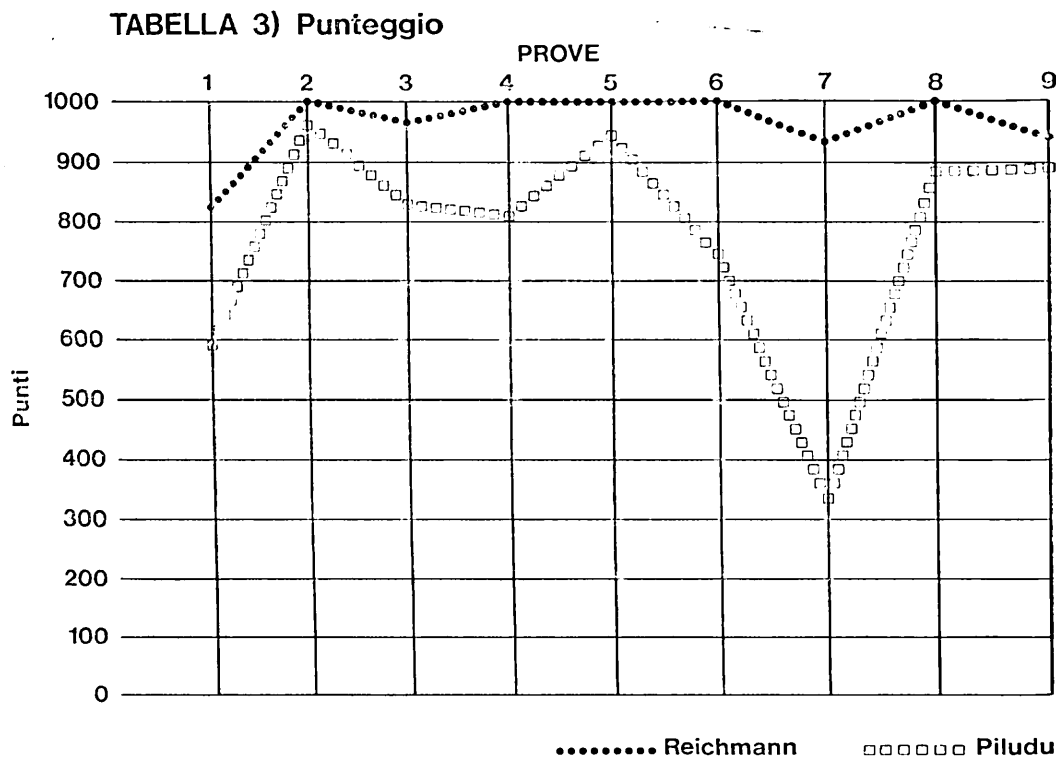


Sesta gara: di nuovo « cats craddle ». Questa volta abbiamo le idee un po' più chiare: stabiliamo di nuovo di partire con il vento a favore verso Ardoin-Carlsbad e di tornare via Sierra Blanca. Io e Nino, incredibile, riusciamo a volare assieme per un bel tratto. All'inizio volo abbastanza tranquillo con ascendenze sui due metri e quote attorno ai 900/1000 metri. Noi andiamo un po' lentamente e Walter e Zoli cominciano e staccarsi.

Dopo Ardoin sbagliamo un cumulo che non tira e ci si disfa sulla testa e dirigiamo verso la pianura commettendo un secondo errore. Perdiamo tempo prezioso e a Carlsbad abbiamo già una cinquantina di chilometri di distacco da Zoli. Facciamo il pilone assieme (buona salita - plafond sui 1600) ma ecco che il Nino decide improvvisamente di cambiare programma e mi lascia con destinazione Wink.

Io seguo gli altri (e il programma stabilito) e torno abbastanza velocemente fino ad Ardoin. Walter mi incoraggia indicando buone condizioni verso Sierra Blanca mentre Zoli punta deciso verso Marfa. Vado dietro a Walter e mi trovo sotto una copertura di cirri che mi mette nei guai in una zona dove per chilometri e chilometri non ci sono né strade né case. Avanzo con prudenza e a Sierra Blanca ritrovo sole e termiche. Ho perduto però un subisso di tempo ed è già piuttosto tardi. Cerco di accelerare ma finisco molto basso al traverso di Lobo. Risalgo lentamente fino a mille metri ma mi trovo in finale di giornata con il vento contro per cui riesco a percorrere ancora una cinquantina di chilometri. Risultato: 554 chilometri contro i 743,5 chilometri del Barone Rosso. Nino con la sua pensata geniale mette assieme 515,5 chilometri. Zoli è di nuovo il migliore di noi con un ottimo II posto e 725,5 chilometri.

Comincia a piovere (Giorgio, Giorgio...) e per tre giorni vediamo cambiare il colore del deserto, spuntare erba e fiori. Poi...



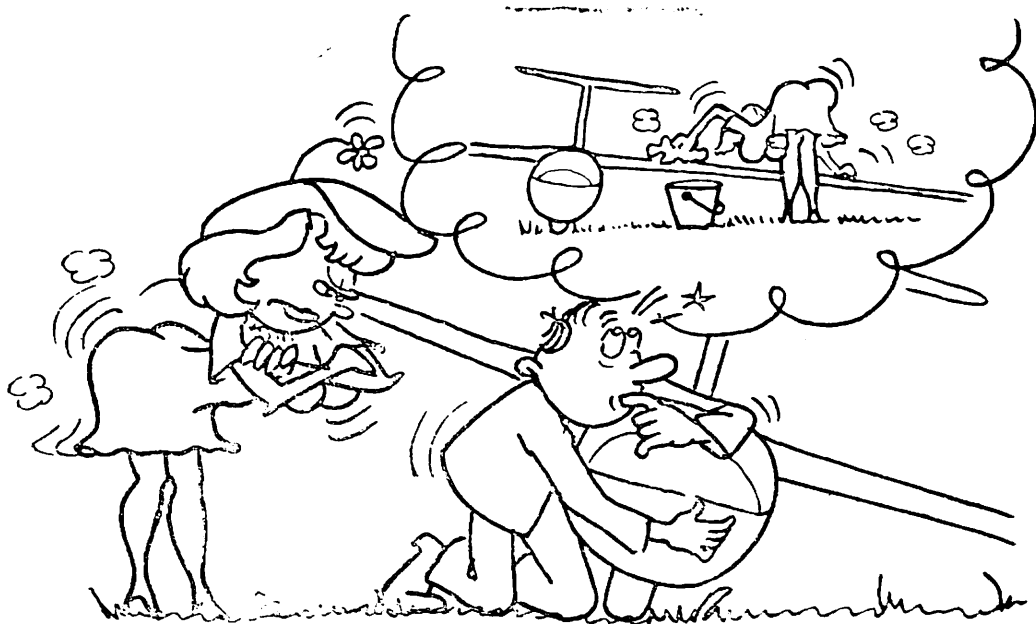
Settima prova: giornata balorda, plafond basso, nuvolette che vanno e vengono. Andata e ritorno Marfa-Pecos-Marfa. Partenza lenta e prudente. Io e Nino riusciamo ad andarci vicini ma in un momento poco felice. Ci troviamo spostati ad est con cumuli che non tirano, troppo bassi per tornare indietro e ripetere la partenza. Sappiamo che ci andrà male e, verso Balmorea, acceleriamo forse un po' troppo. Recu-

periamo un po' di tempo ma io finisco bassissimo prima di Pecos. Questa volta, per venirme fuori, sudo veramente freddo. Però risalgo e faccio il pilone (in circa 2 ore - media 65 Km/h circa - termiche utilizzate - se così si possono chiamare - n. 7 - ascendenza media 1,5 m/sec. - traversoni sui 100/110).

Dopo il pilone ho un momento buono: faccio tre salite sui 2,5-3 m/sec. e volando in coppia con Wodl recupero tempo e chilometri.

A Balmorea ho ripreso il gruppo e punto verso Fort Davis con poco avanti, ma spostato a est, Nino Perotti. Perdo quota in un traversone e mi ritrovo di nuovo basso ma in buona compagnia: c'è Smith con il suo LS.I per cui sono abbastanza tranquillo. Ci facciamo tutto il crinale ad ovest certi di un appoggio orografico che non c'è e con in testa cumuli bellissimi che corrono e non tirano.

Su Fort Davis, Smith (ormai a 150 metri da terra) lascia le colline e punta in rotta sull'abitato. Io ho un attimo di esitazione (ho trovato uno zero) e dopo un 360° vedo Smith agganciare un chilometro più avanti (segnalato anche da Emilio Tessera che mi sta validamente dando una mano). È la fine. Il mio « buco ». Atterro lì vicino dopo un dieci minuti a 50 metri da terra nella coda della bolla utilizzata da Smith. Sono 39° in classifica con 332 punti alla faccia di un calcolo generico di Piero Morelli che nei « practice days » aveva assicurato un minimo superiore di 500 punti in casi simili. Precipito dal 14° al 28° e penso che mi stia bene.



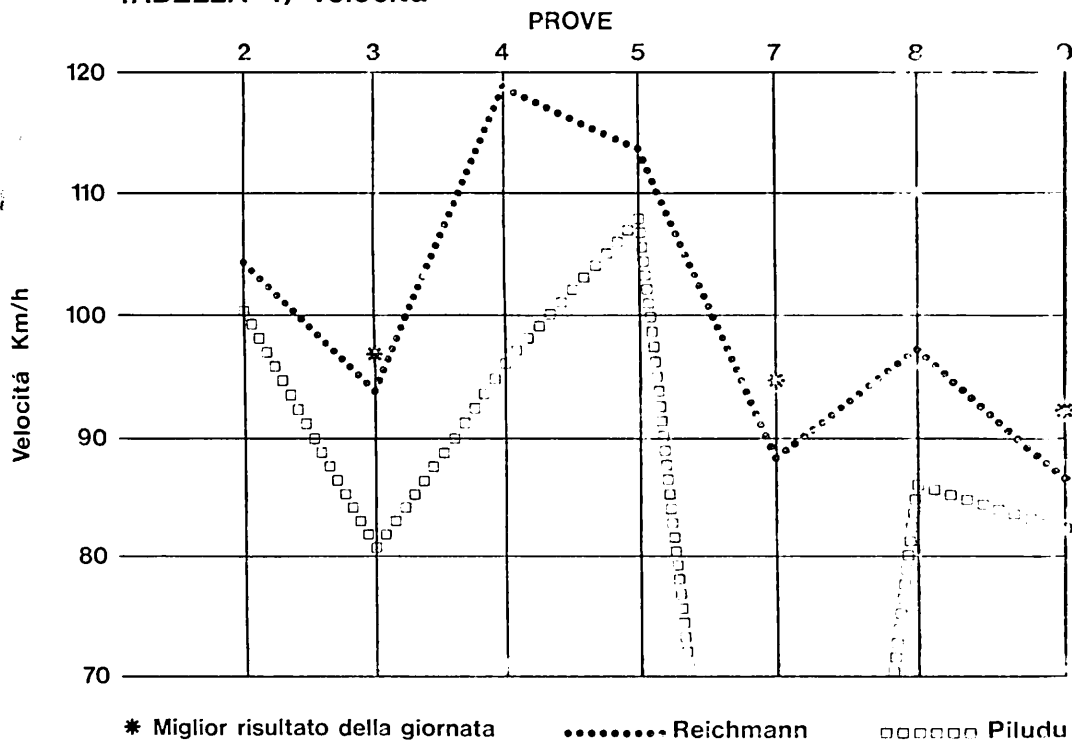
Ottava prova: andata e ritorno Marfa-Odessa di 466 Km. Il tempo migliora. Si vede subito dal plafond un po' più alto (1300 mt.) e dalla distribuzione dei cumuli.

Partenza quasi contemporanea mia e del Nino. Dico quasi perché anche questa volta, all'ultimo momento, il Perotti ritarda di un po' il taglio di traguardo. Io vado avanti con il gruppo e mi tengo a quota prudenziale sfruttando tutte le ascendenze superiori all'1,5 che incontro (la media è sui 2-2,5). Questa tecnica tranquilla mi fa utilizzare ben 18 ascendenze sul primo lato (con salite di circa 300/400 mt. come massimo) che percorro in circa 3 ore). Dopo il pilone incrocio Henry Stouffs che, colpito da un attacco di epatite, è costretto ad atterrare in una selva di pozzi di petrolio. Sento svolgersi per radio, momento per momento, uno dei drammi più umani cui mi sia stato mai dato di

partecipare. Dopo le ultime battute e il buon risultato di una quasi impossibile manovra, riprendo la via del rientro. Continuo con la tecnica prudenziale: 12 ascendenze con termiche sui 2-2,5 m/sec. Tiro un po' più e sono a Marfa con Neubert che, prima dell'arrivo se la vede piuttosto brutta ed è costretto a mollare l'acqua mettendomi addosso l'ultima preoccupazione dei campionati. Sono 19° a 86 Km/h e risalgo due posti in classifica. Nino che è rimasto attardato, atterrerà a 10 Km. dal campo e riuscirà a far perdere le sue tracce.

Verrà recuperato solo a notte inoltrata dopo ricerche auto-motociclistiche tra frotte di conigli selvatici.

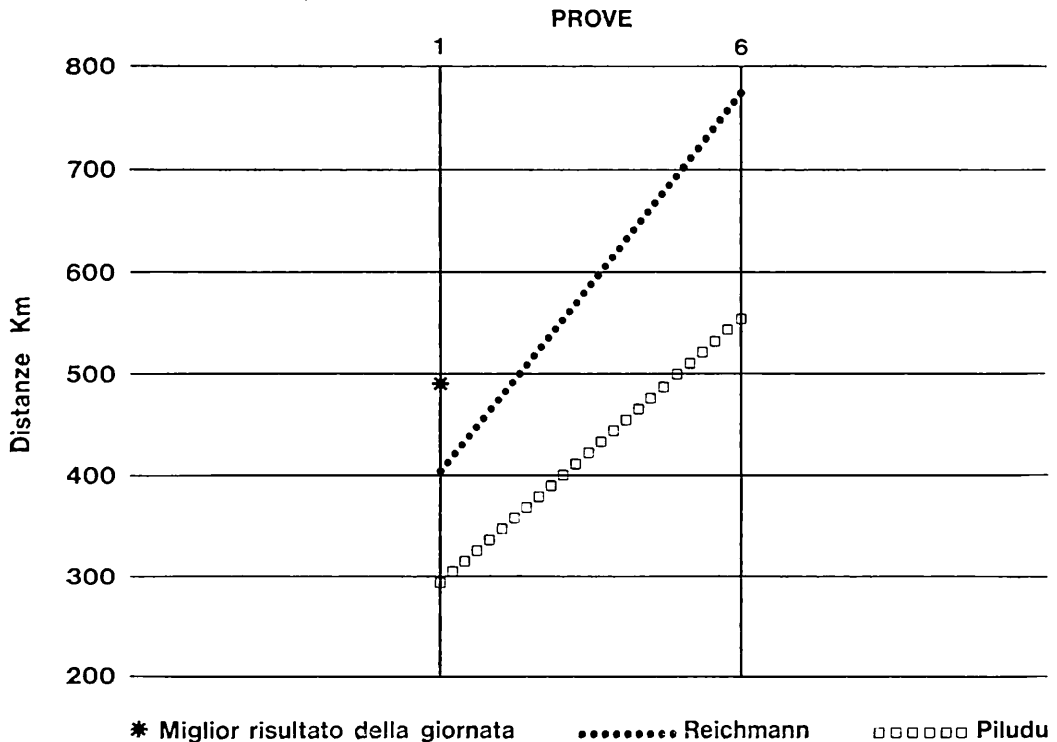
TABELLA 4) Velocità



Nona prova: (Marfa-Van Horn-Pecos-Marfa, triangolo di 384 Km) perso per perso, l'ineffabile Pierone propone di dedicare l'ultima prova a un tentativo di volo in coppia! Scopro così che un ingegnere è capace di tutto. Io e Nino, malgrado accordi, regolazione di orologi, appuntamenti radio ecc. ecc. riusciamo a dividerci in partenza anche questa volta. Parto come al solito prima io (all'ora stabilita) e mi accodo al Barone Rosso. Penso Parto come al solito prima io (all'ora stabilita) e mi accodo al Barone Rosso. Penso infatti di utilizzare questa gara per studiare a fondo le tecniche di volo degli altri concorrenti. Reichman con Smith e il sottoscritto alle costole, tira via dritto fino a 400 metri da terra. Agganciamo un buon 2,5, facciamo la base e via di nuovo scartando tutte le salite fino a un 3 metri incrociato (è il caso di dirlo visto che voliamo a 160 Km/h) di nuovo a 400 metri dal suolo. Nuova salita e nuovo traversone utilizzando cumuli intermedi per delfinate che ci fanno recuperare circa 150-200 metri alla volta.

Poggiamo verso il Livermore raggiungendo e superando un buon numero di concorrenti. Adesso tiro io che ho azzeccato un percorso lievemente migliore (sono spostato sulla sinistra di soli 200 metri che sono sufficienti a darmi un buon vantaggio). Reichman è di nuovo basso a 300 metri e si sposta a Ovest. Io vado via sparato sotto una serie di

TABELLA 5) Distanze



cumuli che *sembrano* buoni. Invece no. Tirano poco e prima di Van Horn rallento per guadagnare quota e volare in sicurezza. Nino intanto fa di tutto per raggiungermi. Faccio il pilone (dopo circa 1 ora e 10 di volo - 7 termiche) e raggiungo Bert Zegels un ottimo pilota belga con il quale iniziamo un tratto piuttosto veloce.

Nino, per un soffio, non riesce a raggiungerci e rimarrà arretrato per tutta la gara. Io e Zegels riacchiappiamo l'infernale Reichman che naturalmente era riuscito non si sa come a passare avanti. Facciamo un buon tratto in tre più o meno in rotta. Ci sono sbaffetti di cumuli e turbolenza. Annuso termo-onda. Il nostro terzetto che lavora a meraviglia (tutti tirano a turno) raggiunge un gruppetto più avanzato di cui fa parte anche Smith. Dopo un ennesima salita comune tento (è già diverse volte che lo faccio) il controvento. Trovo il flusso e salgo sopra la nube. I cumuletti stanno prendendo corpo e si dispongono in banda. Formano un semicerchio di una sessantina di Km. Io resco a volare a 110-120 Km/h senza perdere quota sempre al disopra delle nuvole. Ogni tanto vedo sotto un aliante che mi sembra bassino. Segnalo a Nino (che non risponde più alle chiamate mie e di Emilio) la situazione e arrivo abbastanza alto in vista del pilone dove le nuvole terminano. Sorpresa. Più avanti di me c'è tutto il gruppo che ha volato sotto le nubi in termica. Tento di raggiungere il grosso ma la situazione va lievemente peggiorando. Spariscono i cumuli e io sempre a titolo prudenziale rallento. Sul secondo lato ho utilizzato 10 termiche e la termo-onda. Terzo lato tranquillo con davanti e attorno a me diversi aliante che controllo. Volo per il tratto finale di 70/80 Km. con i polacchi, i brasiliani e altra gente. Verifico in traversone le caratteristiche del Libelle (sono caricato a 31,5 Kg/mq). Arrivo a Marfa (9 ascendenze sul terzo lato) alla media di 82,4 Km/h e sono 30° nella classifica della giornata.

In serata festa: piscina - luna grande così - incenso - Blood Sweet and Tears - Led Zeppelin - il profumo del deserto - il calore dell'amicizia (quella vera, senza scopo) - Pat - Gayle.

L'indomani premiazione: i discorsetti e la cerimonia ancora, se possibile, più da paese. Pranzo nell'hangar (chissà se esiste davvero, o è stato un sogno, quelle campate di legno...) e di corsa, per risparmiare tempo, bisogna andare.

Sorvolo, Iddio abbia pietà, sul resto. Huston, città, mi si perdoni, di merda. Un salto a New York, Greenwich Village, Lovato (ciao, vecchio!) e a casa.



Considerazioni:

— ognuno può utilizzare il proprio tempo come vuole. I dubbi vengono quando si spendono un sacco di soldi e per di più soldi degli altri. Andare ad un campionato del mondo senza allenamento è un suicidio e secondo me occorrono un centinaio di ore per volare bene su un determinato tipo di aliante.

— il pilotaggio corretto è determinante: è importante spiralarne bene e attraversare dritti senza variazioni di assetto. Il livello medio di pilotaggio è ormai elevatissimo. È necessario saper delfinare e avere strumenti abbastanza sensibili per poterlo fare ma soprattutto è necessario saper prevedere il *percorso ottimale*. Ritengo che la capacità di scegliere la strada giusta sia oggi la caratteristica più importante per un buon pilota e ritengo che sia una capacità acquisibile con una intelligente analisi dei dati a terra e delle osservazioni di volo.

È anche di estrema importanza il sapere adattare, momento per momento, la strategia di volo alle variazioni di situazioni meteo.

— due cervelli valgono più di uno e quattro più di due. Non volare in coppia e non avere assistenza e dati da terra, specie in partenza o in momento di crisi, è una seconda maniera di suicidarsi.

— bisogna conoscere bene i dati relativi alle caratteristiche di volo del proprio aliante. Io avevo dati incerti sul « Libelle » in relazione alle variazioni di carico alare e nessun parametro o dato di confronto con altri alianti mi è stato fornito. Ho dovuto provare e riprovare a caso in gara e ho stabilito che personalmente volo bene « caricato » anche in condizioni deboli. Il carico più congeniale alla mia condotta di gara è risultato quello massimo previsto di Kg 31,5/mq, ottenuto con lastre di piombo saldamente fissate in fusoliera in posizione quasi baricentrale (nei limiti di escursione dichiarati dalla fabbrica).

Ho volato con zavorra fino a 33 Kg/mq ma ho rilevato vibrazioni in virata stretta a velocità inferiori ai 90 Km/h indicati.

— ho controllato a più riprese le caratteristiche di volo del « Libelle » in confronto diretto con gli altri « standard ». Sono convinto che, mediamente, questi si equivalgono con una lieve superiorità dell'LS.1.

LS.1 e Currus standard salgono un po' meglio (più lenti); LS.1 e Libelle caricato hanno un traversone lievemente migliore rispetto a Cirrus e ASW 15. Non sono dati assoluti non avendo elementi sul carico dei vari alianti e dipendendo tutto in gran parte dalla abilità dei piloti.

— ho utilizzato per il Mac Cready e per il regolo di arrivo una polare disegnata da me su dati ricavati dai miei strumenti. Devo dire che, per quanto riguarda il regolo, le quote ricavate in volo per i rientri si sono rivelate sempre un po' eccessive costringendomi a finali troppo veloci. Da qui la mia convinzione che tutti gli alianti abbiano una efficienza reale di impiego *superiore* a quella teorica in aria calma. Questa convinzione è confortata anche dalle verifiche effettuate tra le velocità medie ascensionali riscontrate, il numero delle termiche utilizzate, le distanze da percorrere e le velocità medie realizzate nelle prove (le velocità medie risultano superiori alle medie teoriche).

— ritengo di avere fornito una serie di dati utili circa l'utilizzo del Libelle in gara. A titolo di confronto metto assieme anche una serie di tabelle che possono dare una idea forse più precisa. È un tentativo di trasferire una esperienza, probabilmente molto confuso e poco chiaro. Rimane la convinzione che dalla partecipazione ai mondiali dovrebbero uscire almeno delle relazioni tecniche che possano essere di una qualche utilità a tutti i volovelisti.

* * *

NOTIZIE DAI CAMPI DI VOLO

ALZATE

*Standard: unica classe
presa in considerazione*

*Attività di volo:
incremento del 254 % !*

A.V.M. : ANNO 1/25

Scriviamo a seguito dell'articolo AVM: ANNO 0/24 comparso su questa Rivista nel numero 88/89; rifacendoci subito alla frase conclusiva possiamo dire che questo Club si è decisamente reinserito nell'ambiente volovelistico nazionale.

a) *Infrastruttura.* Dall'originale pista in terra battuta ricoperta parzialmente in manto erboso, siamo passati ad una striscia bituminosa di m. 600 x 15 (i minimi per uno STOL porto!), con autorizzazione ministeriale n. 216141/21/A.16 del 9 novembre '71. Immutati QFU e pendenza. Ciò rende possibili i traini dei biposto con 95 HP (al limite), logora meno il materiale di volo, evita la creazione di polvere al decollo e rende tutto l'impianto estremamente visibile dall'alto e da lontano. Soprattutto l'attività di volo può svolgersi 12 mesi all'anno per la possibilità di eliminare la neve e per la mancata formazione di allagamenti nelle depressioni del suolo argilloso.

Nel mese di giugno, dopo mesi di ferry-flights Bresso Alzate e viceversa prima dell'attività del sabato e dopo quella della domenica — con macchine parcate all'aper-

to nella notte interposta — si è reso agibile l'hangarino di veloce costruzione, di m. 16 di profondità x 20 di luce, ed eretto a contenere 2 trainatori, 2 biposti scuola e qualche monoposto smontato. In esso Galli e pochi fidi sono riusciti a far entrare ad ali spiegate sino ad 11 a/m, di cui due a motore a tre biposti! Il tutto alla luce dei fari e con due buone ore di lavoro per sera. Per i primi mesi del '72 l'hangar avrà assunto nuove dimensioni: 24 x 20, in quanto saranno state aggiunte due campate per 8 m. di profondità. L'opera ha pavimento in cemento ed è collegata con un raccordo asfaltato alla testata Nord della pista. Sul retro vi sono i servizi igienici con acqua corrente.

Completa la serie delle attuali infrastrutture la torre di controllo alta tre piani: seminterrato e magazzino, primo piano locale per tabellista e radiocomunicazioni, e sopra un terrazzo con ripetizione impianto R.T. Nei pressi, manica a vento, quadrato segnali e ricovero metallico per combustibili, lubrificanti ed estintori.

b) *Materiale di volo.* All'inizio della stagione abbiamo allineato 2 Piper (un 150 HP ed un 95 HP), un Bergfalke II ed un Motorfalke della Sezione Didattica, uno Scheibe SF 26, un M. 100, un Uribel 2° ed un moderno Libelle, per un totale di 8 a/m., di cui 4 a disciplinare. Terminiamo la stagione con 13 a/m. di cui 5 a disciplinare, avendo immesso: 1) un Bergfalke I ricostruito, 2) un Urendo ricostruito, 3) un Ka 2 ricostruito, 4) un Piper 150 HP nuovo « from America » e 5) un Blanik L. 13 nuovo « from Czechoslovensko ».

c) *Personale di volo.* L'A.V.M. ritorna alla ribalta confermando Brigliaiori Leonardo campione italiano della standard (unica classe da noi presa in considerazione) e ribadendo la propria potenzialità didattica con 14 brevetti « C » conseguiti: G.F. Amorosi, M.R. Gerosa, V. Goj, M.

Labellarte, A. Lanzi, C. Magistretti, R. Orsini, M. Pavia su Bergfalke II; E. Anronini, M. Canato, A. Gatti, R. Pertici, M. Stucchi, M. Vettore su Motorfalke.

La Direzione della Scuola ha pure curato la realizzazione di due reintegri: Aliprandi e Mirzan; cinque abilitazioni al trasporto passeggeri: Riva, Pozzi, Casetti, Corbellini, Beretta; e soprattutto due abilitazioni al traino: Guglielmi e Cairoli.

d) *Operazioni di volo*. Si compendiano nelle cifre seguenti (al 31/12/1971):

Ore di volo a/m. a disciplinare 745.59
con 3047 decolli

Ore di volo a/m. privati 509.24
con 952 decolli

per un totale di ore 1254.23

con 3999 decolli; contro 492.21 ore del 1970 (attività frammentaria su Novi Ligure, Voghera, Calcinata e Alzate) con incremento del 254 % ed il raggiungimento delle ore di volo budgetarie per gli a/m. a disciplinare, che vanno dalle 300 h. per il Bergfalke, alle 150 h. per ognuno dei Piper e del Motorfalke.

Prospettive 1972. Se siamo giustamente appagati dai risultati conseguiti, non ci nascondiamo che la nostra situazione transitoria può divenire rassicurante solo con un costante incremento dell'attività: per il 1972 abbiamo messo a budget 2000 ore di volo, però nel più corretto rapporto 800/1200 tra ore di volo didattico ed ore di volo sportivo. La nostra dottrina verte infatti sul consolidamento e l'ammmodernamento della sezione didattica, ma soprattutto sul rilancio della preparazione sportiva, affidata ai fratelli Briigliadori.

Tale rilancio è articolato sia sulla qualificazione dei piloti mediante l'esecuzione delle prove per il « C » d'Argento e d'Oro (allo scopo di fornire rincalzi al Campione in carica, da immettere nel campo agonistico), sia nell'addestramento avanzato con macchine similari in voli a tema prestabilito, una delle quali pilotata dai citati leaders.

A questo scopo sono in fase di acquisizione un altro Libelle ed un altro Blanik, oltre al Calif A. 21 prenotato da due anni e mezzo.

Non possiamo terminare queste note senza citare chi ci ha dato aiuto sostanziale e disinteressato nel raggiungimento dei nostri primi obiettivi: primo fra tutti l'A.V.A.L. di Calcinata del Pesce che aderì al nostro

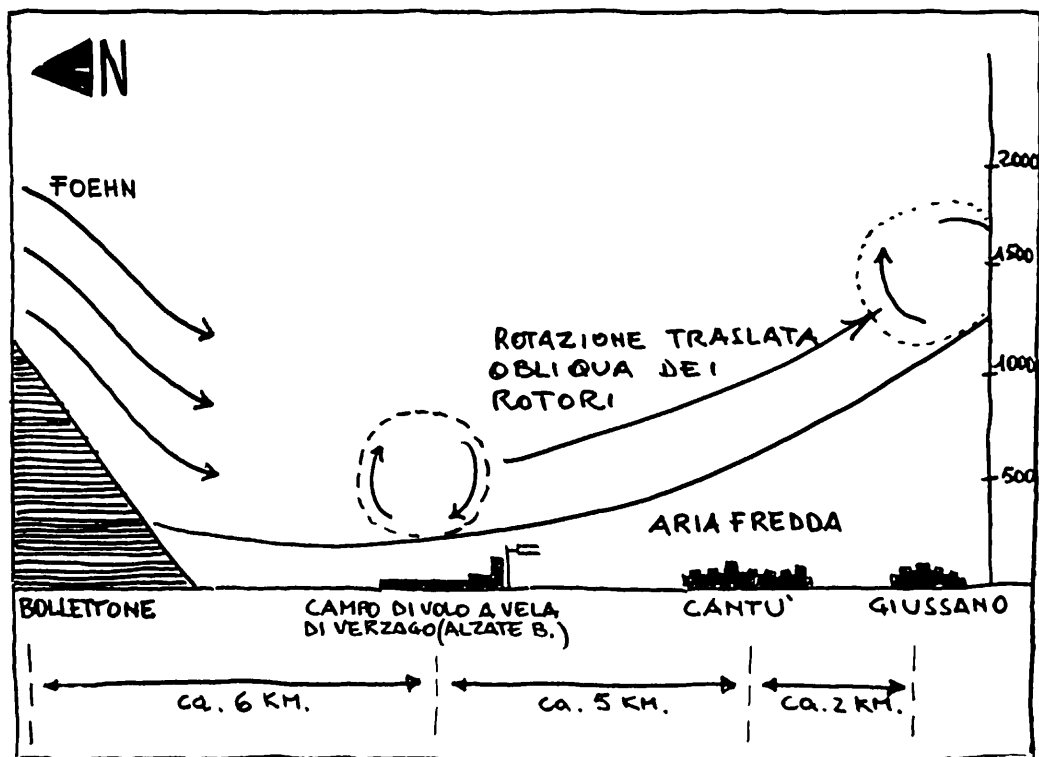
appello per un trainatore in piena stagione, inviandoci SR/SS i simpatici e bravissimi Bertoli e Manzoni su L. 5 per più domeniche consecutive; quindi l'Accademia Paracadutistica Italiana che ci prestò il valoroso Fairchild da luglio a settembre, permettendoci di superare il « gap trainatoriale ». Sono cose che non dimenticheremo. Arrivederci quindi, ad Alzate, a Calcinata, nei raduni, nelle gare del 1972, anno che auguriamo sportivamente fausto a tutti.

Giorgio Frailich

L'ONDA DEL NEOBREVETTATO

(Le altezze segnate si riferiscono al campo di Alzate Br. che è a 395 metri s.l.m.).

La giornata inizia con la solita attività: si comincia a tirar fuori le macchine, si fanno le prime ispezioni, si arriva al primo volo. La cronaca non ha storia fino alla pausa del mezzogiorno (pausa per modo di dire perchè ci diamo il cambio) quando, rinforzando alquanto il vento, cominciano a crearsi le premesse per qualcosa di interessante. E si deve aggiungere, per obiettività, che Riccardo l'aveva anticipato da più di un'ora! Purtroppo sono a mangiare dall'infaticabile vivandiera con Scintilla ed il volo che avrei dovuto fare se lo gode un altro (di cui ignorerò completamente il nome). Il biposto comincia ad andarsene avanti ed indietro facendo quota più volte su una rotta che penso a ca. 320°/140°. E il bello (per loro) e brutto (per me) è che non vengono più giù! Comincio a pensare ai soliti scherzi scemi tipo chiamata per radio che sei atteso al telefono oppure scendi che c'è tua madre che ti vuole subito e via dicendo. Sono quasi le 16 e penso proprio che per oggi sia meglio cedere il turno ad uno dei soliti piantagrane così accontento uno, l'Ente viaggia ed io risparmio! Nel frattempo Leo con l'Esposito fa un assaggio con il BCPV però siccome il Dudù, che traina con l'AVAM, è in vena di scherzi simula un'ascendenza al che i tapini sganciano e a mattone (tra parolacce varie) ritorno al campo. Leo però



non disarmo e, sbarcato il 2°, rimpiazza e via di nuovo! Stavolta tutto bene: aggancio e 1.000 mt. in poco tempo. A questo punto è sceso anche Giancarlo il quale insiste perchè vada su con lui. Gli spiego che data l'ora rinuncio volentieri a favore di qualche altro più impaziente; ma lui insiste (per mia fortuna) che devo volare io, di non dire cog...te ecc. e così m'infilo nel buon Bergfalke e.. via!

16,26: ci si muove e dopo qualche speditata (non sempre a proposito) mi stacco. Traina sempre il Dudù e dopo un giro campo puntiamo per sud/sud-est. La turbolenza è notevole e sono un po' teso per seguire bene l'AVAM. Meno male che Giancarlo ogni tanto interviene (così dolce che quasi non lo sento) e tutto va per il meglio. Adesso si balla proprio forte che par d'essere sulle montagne russe: il Piper mi sparisce in alto e non ho effettuato le necessarie correzioni che tutto è da rifare perchè ora è l'opposto. Caspita ragazzi! Avevo già volato al traino in turbolenza di sottovento con Riccardo sul ROLF che girava nei pressi dell'Alpe del Vicerè ma

qui levati che roba...! Ora il Dudù è decisamente in ascendenza e spirala come un matto. Vedo le superfici di governo che viaggiano da tutte le parti. Ora non devo far altro che seguirlo (!). Sgancio a 500 mt. in meno di 5' il che spiega cosa poteva esserci (da considerare che l'AVAM è solo 90 HP). Giancarlo si prodiga in consigli però, siccome il mio apporto è più negativo che altro, gli dò senz'altro in mano i comandi — anche perchè con lui che tira oggi quota la facciamo senz'altro e non mi voglio far scappare l'occasione — mentre io seguo cercando di stare leggero con il risultato che ogni tanto la barra mi scappa di mano dalle sberle che prendiamo. Il vari segna 4/5 anche 6 a salire però la turbolenza è fortissima e quando incappiamo (notare il plurale) in discendenza, leggo numeri da capogiro se nel frattempo non sono però occupato ad attaccarmi a qualcosa. Intanto sentiamo che Leo è a 1.500 mt. e continua a salire e ciò ci conforta parecchio. Secondo lui sopra dovremmo trovare flusso laminare e per noi — più in basso — occupati a non uscire dall'abitaco-

lo, cosa fa un certo piacere. Intanto Giancarlo continua la sua lotta personale con questa specie di rotore ed io tengo d'occhio la posizione ed il campo che comincia a nascondersi. Lo scenario delle montagne intorno a noi è qualcosa di indescrivibile, il sole dà l'ultimo guizzo e se ne va dall'altra parte lasciandoci fra il desiderio di continuare a salire e la paura di non farcela a trovare il campo. Sentiamo Leo per radio che informa che lascia e da 1.800 mt. — diruttori aperti — si dirige sul campo. A terra la situazione del vento è disordinata: osservando i fumi conto fino a 4 direzioni diverse (una anche contraria) effetto evidente di richiami generati da quel movimento che c'è quassù. La nebbia avanza dalla pianura ma per fortuna lascia libera tutta la zona che va da Como fino all'Annone e non arriva a Cantù. Noi invece Cantù l'abbiamo purtroppo passato — anche se di poco — e il vento in quota (che al decollo stimavo sui 30 Km da 300/330°) ora è rinforzato parecchio. Controllando i dati più tardi mi renderò conto che era sui 110/120 orari. Intanto il campo lo intuisco più che vederlo e l'unica cosa distinta è il ghiaione con ol suo biancore. Nel frattempo il vario segna come un dannato: mai capitato di vederlo tirare così nella mia lunga esperienza (1) di volo e quando ci si infila in discendenza...

Abbiamo (!) raggiunto 1.850 mt. e considerato l'incalzare del buio si comincia a scendere, tranquilli perchè a terra sappiamo ci sono amici che faranno di tutto per segnarci la pista, ma veloci perchè il vento è sempre teso. Leggo in bussola 330° ca. Intanto Leo è già atterrato arrivando in prenotazione — diruttori sempre aperti — con quota di sicurezza mentre noi spariamo, affondando, a 130/150 anemometrici con Giancarlo che guarda preoccupato le semiali sollecitate in modo energico. Sento Giancarlo molto tranquillo e sicuro e ciò vale a calmare certe mie apprensioni che non dò a vedere. All'entusiasmo iniziale sta subentrando un certo timore di non farcela a raggiungere il campo che all'inizio del ritorno si trovava a ca. 7 km. nord/nord-ovest. Il vento continua ad esser teso ed il comfort interno assomiglia a quello che potremmo avere in un frullino e guardando sotto vedo che di strada ne facciamo poca, quasi niente mentre l'altimetro gira come se fosse caricato a molla!

Poi cerco di fare un po' di conti ma siccome mi viene fuori che ci mancano 200 mt. per arrivare in pista allora smetto e mi guardo in giro, tanto i comandi non faccio nemmeno più finta di tenerli. A nord oltre il Bollettone (che per il Corbellini è il Bollettino) vedo un notevole incendio che si sta mangiando il versante est di un bosco mentre la nebbia — per fortuna — è sempre stazionaria. In pista hanno acceso dei fari ma noi siamo ancora a ca. 2 km. e la discesa è sempre a razzo. Il vario arriva a segnare anche 10/12 a scendere e mi vien da pensare che se scendesse con noi un mattone non so chi arriverebbe prima! Le vibrazioni ed i colpi ci scuotono sempre dappertutto: abbiamo trovato solo a scendere ed ormai siamo in vista della pista ma di tutta la quota che avevamo non è rimasto quasi nulla. Giancarlo taglia al traverso per 270°, stringe sottovento, pianta la semiala di sinistra sul ghiaione, si raddrizza, apre i diruttori e tutta via gli ultimi 80 cm. che ci restavano. Sono le 17.08 e le legnate sono finite! Calcolata l'efficienza del ritorno, questa risulta essere 3/4!

Ora siamo fermi a mezza pista e, mentre accorrono per il recupero, dico al Giancarlo che è in gamba! (e tiro il fiato!).

Eccoli tutti col sorriso fino alle orecchie, l'invidia se ne è andata: è rimasta la gioia di riaverci ancora tra i piedi e tra qualche minuto ci diremo nuovamente parolacce perchè nel ricoverare i mezzi qualcuno di noi avrà fatto la immane manovra del cavolo.

MA QUESTO È IL VOLO A VELA!!!

(1) Il sottoscritto aveva a quella data meno di 23 ore di volo.

Alessandro Lanzi

Il mio istruttore Giancarlo Maestri mi ha poi dato (dopo settimane di corte incessante e di estenuanti appostamenti (!) la seguente relazione:

Premetto che con queste poche righe desidero solo inquadrare quella che, a mio giudizio, era la situazione meteorologica dell'8 dicembre 1971.

Secondo il mio parere si trattava di questo:

Un notevole vento proveniente da N/NO scavalcava le Alpi e si trasformava in Foehn. Nel versante S trovava un'aria decisamente fredda e finiva quindi per comportarsi come un vero e proprio fronte caldo creando una notevole linea di discontinuità.

La cosa alquanto strana era l'assenza di condensazione alcuna; comunque sulla linea di discontinuità la turbolenza era assai spiccata, i rotori che si formavano di diametro rispettabile con la particolarità di spostarsi nel letto del vento seguendo la linea obliqua di contrasto.

Infatti la nostra salita era decisamente verso S e prova ne è che abbiamo abbandonato, causa l'incipiente oscurità, nei pressi di Giussano senza uscire dal rotore!

Aggiungerei anche che la situazione non poteva chiamarsi di onda perchè nei nostri tentativi non abbiamo mai trovato quel flusso laminare che è la caratteristica basilare di questo tipo di volo. Chiudo rivolgendo un caldo invito a chiunque possa e voglia continuare questo discorso. Grazie.

Giancarlo Maestri

AOSTA

*1.000 ore in onda!
E un costante afflusso
di prenotazioni*

LA RELAZIONE AI SOCI

È con vivo piacere che in occasione della Assembl'ea autunnale avrò nuovamente la possibilità di incontrare Voi tutti per una ampia discussione sui principali argomenti che riguardano il nostro Sodalizio.

La fine dell'anno è ormai prossima e possiamo già fin d'ora tirare le prime somme dell'attività svolta nei mesi trascorsi.

L'anno che sta per concludersi ha visto il rilancio di tutte le attività del nostro Sodalizio.

VOLO A MOTORE

Avevamo preventivato un'attività complessiva di 600 ore di volo. Le nostre previsioni sono già state ampiamente superate poichè alla data odierna siamo intorno alle 900 ore.

Riporto, per un rapido paragone, l'attività svolta negli ultimi anni:

1969 = 546 ore

1970 = 398 ore

al 15 novembre 1971 = 900 ore circa.

Tengo a sottolineare che l'attività di quest'anno sarà un record assoluto per il Sodalizio. Poichè manca ancora un mese e mezzo alla fine dell'anno, non è avventato pensare che verranno raggiunte le 1000 ore di volo, fatte esclusivamente dai Soci del Sodalizio su velivoli in dotazione al Sodalizio.

Questo ritengo, più di tante parole, valga a presentare lo sforzo da noi compiuto, ma soprattutto ritengo valga a dimostrare, inconfutabilmente, la nostra ferma volontà di volare e fare volare tutti quanti amano il volo in montagna.

I risultati sin qui già ottenuti, premiano la fiducia di quanti hanno aiutato e sostenuto il Club, riconfermano autorevolmente il suo insostituibile ruolo nell'ambito della aviazione sportiva in Valle d'Aosta e pon-

gono le basi per una futura attività ancora più feconda.

Nel corso dell'anno tre piloti hanno conseguito il brevetto di 1° grado. Attualmente sono in attesa di esami 5 allievi piloti di 1° grado e 4 allievi piloti di 2° grado. In corso di istruzione abbiamo poi 12 allievi per il 1° grado, dei quali 7 provenienti da fuori Valle.

Questo exploit è stato favorito dall'acquisto di un aereo Cessna FR-172 F a quattro posti che ha totalizzato da solo, in quattro mesi e mezzo, circa 250 ore di volo, di cui oltre la metà per voli turistici.

Un particolare ringraziamento va all'Assessore Milanese che ci ha promesso l'acquisto di questo aereo da parte della Regione, in sostituzione del Santa Maria e dell'aliante M-100-S venduti nel corso dell'anno. Queste vendite difatti riducono di oltre la metà la spesa di acquisto del Cessna da parte dell'Amministrazione Regionale.

Non appena avremo recuperato, dalla Regione, la somma anticipata per l'acquisto di questo aereo, dovremo insistere onde ne sia subito acquistato uno gemello per far fronte alla necessità di garantire il volo in qualsiasi momento.

VOLO A VELA

Un tragico destino ci ha privati dell'amico Marco Garnero. Era giunto fra di noi tre anni or sono appassionandosi tanto al volo in montagna da dedicarvi tutto il tempo libero. Ci ha lasciati per sempre, in una splendida giornata d'estate, fra queste montagne che tanto amava. Noi lo ricorderemo sempre come amico sincero e discreto, collaboratore leale ed infaticabile che, in tempi difficili per il Sodalizio, aveva generosamente offerto la sua esperta collaborazione per consentirci lo svolgimento dell'attività di volo a vela.

a) *Attività svolta dal Sodalizio*

Riporto l'attività svolta sugli alianti in nostra dotazione nel corso degli ultimi anni:

1969 = 505 ore

1970 = 307 ore

al 15 novembre 1971 = 511 ore circa.

L'attività di volo svolta nel corso dell'an-

no è stata particolarmente impegnativa. Basti pensare che, fra l'altro, sono stati preparati 10 allievi piloti per l'esame di Brevetto « C » di Volo a Vela. Di questi, 5 allievi provengono da fuori Valle.

In corso di istruzione abbiamo poi 5 allievi piloti volovelisti.

A metà giugno è entrato in servizio lo Stinson L5 I-AEET, acquistato ad Ancona, per il traino alianti.

I complessi lavori per la trasformazione dello Stinson L5 I-AEEI hanno richiesto più tempo del previsto e non è stato quindi possibile usufruire di questo prezioso velivolo da traino, nel corrente anno. Verrà messo in linea agli inizi della prossima stagione con un motore da 235 HP.

Nel mese scorso, il Consiglio Direttivo ha deliberato l'acquisto di un nuovo aliante Blanik L-13, resosi necessario per il forzato invio contemporaneo dell'I-REIN e dell'I-MAEN alla Revisione Generale in Cecoslovacchia.

Per limitare al massimo il periodo di interruzione dell'attività didattica si è provveduto al tempestivo acquisto di un nuovo Blanik.

b) *Attività piloti privati e stranieri*

I piloti privati e stranieri continuano a frequentare numerosi il nostro Centro con i propri alianti.

Riporto qui appresso le ore di volo effettuate negli ultimi anni:

1969 = 350 ore

1970 = 224 ore

al 15 novembre 1971 = 520 ore circa.

Abbiamo ospitato piloti provenienti dall'Inghilterra, dal Belgio, dall'Olanda e dalla Germania.

L'attività svolta da questi piloti, aggiunta a quella effettuata con i nostri alianti, porta ad un totale superiore alle 1000 ore di volo veleggiato. Risultato quanto mai ragguardevole che, con le prenotazioni già confermate per il prossimo anno, ci consente di ben sperare per una ulteriore espansione dell'attività volovelistica in Valle d'Aosta.

Ed è proprio per aderire alle numerose, continue e pressanti richieste di questi piloti che nel corso dell'anno abbiamo provveduto, grazie alla preziosa collaborazione dell'amico Luciano Scattolin, alla stampa di un pregevole dépliant a colori che ha già fatto il giro dell'Europa presso i principali centri di volo.

PARACADUTISMO

L'entrata in servizio del Cessna ha consentito la ripresa dell'attività lancistica sul nostro Aeroporto. Ci auguriamo, nei prossimi mesi, di potenziare ulteriormente questa entusiasmante attività.

Sono altresì orgoglioso di comunicarVi che il nostro socio paracadutista signor Giampaolo Benetti, ha conquistato, di fronte ad una agguerrita concorrenza, il secondo posto assoluto ai Campionati Italiani svoltisi a Udine e che la Squadra del nostro Club si è onorevolmente comportata qualificandosi per le finali del Campionato stesso.

Voglio in questa occasione ringraziare sentitamente il dr. Pietro Bassi, il prof. Stefano Laugeri ed i Medici della Scuola Militare Alpina di Aosta per la preziosa collaborazione che sempre ci offrono in occasione dei lanci paracadutistici che hanno luogo ogni sabato e domenica.

AEROMODELLISMO

Sotto la guida dell'esperto signor Aventino Pasteris, la sezione aeromodellisti è andata via via radunando numerosi appassionati. Le esibizioni degli aeromodelli, come tutti hanno potuto constatare, suscitano sempre vivo entusiasmo fra il pubblico che assiste dal piazzale aeroportuale.

Ho tracciato brevemente il prospetto di quanto il nostro Sodalizio ha fatto nel corso dell'anno.

Le mutate necessità tecniche, organizzative e didattiche hanno imposto al Consiglio Direttivo di accollarsi oneri finanziari non indifferenti anche in conseguenza del nuovo Contratto di Lavoro concluso con la C.G.I.L.

Si sono resi inoltre necessari i finanziamenti del Cessna (per turismo, addestramento piloti di 2° grado, lancio paracadutisti) e del nuovo aliante Blanik.

In questa contingenza, il Consiglio è stato affiancato da numerosi Soci che con esso hanno condiviso l'onere relativo in attesa dell'intervento Regionale.

La notevole attività di volo svolta è stata

possibile, come ripeto grazie alla appassionata collaborazione del nostro personale. Un particolare riconoscimento devo all'opera entusiasta del Com.te Antonio Franzelin, alla sempre solerte e attenta sig.na Bianca Zocca e ai nostri specialisti sigg. Guido Celati e Dino Frazzoli, che, sebbene ostacolati dall'orario rigido della officina, si occupano con perizia del nostro materiale di volo. Un particolare riconoscimento devo poi all'amico Italo Christille per la sua competente dedizione al Club, ed all'amico Luigi Pistritto per il traino alianti.

Un ringraziamento cordiale infine a Voi che con la Vostra fiducia, collaborazione e con i Vostri consigli, costituite lo stimolo e l'aiuto affinché il Sodalizio operi sempre meglio.

Abbiamo quindi ragione di sperare per il prossimo anno in un ulteriore incremento di attività sia quantitativo che qualitativo. Termino raccomandando ai Soci un maggiore, aperto e leale interessamento alle vicende del Sodalizio, alla Regione una sempre maggiore attenzione all'opera che noi svolgiamo per il potenziamento del turismo regionale.

Ottoz Lorenzo

BOLOGNA

20 brevetti e impiego del verricello sull'aeroporto aperto al traffico delle linee aeree nazionali

Per non cadere tutti in preda all'esaurimento fanno un loro aeroporto!

1972: SARA' PER NOI L'ANNO PIU' DURO!

Il totale delle ore volate dalla sezione di volo a vela è di 1.657 ore. Gli alianti del club (7) ne hanno volate 841, i due motoalianti 305, due alianti privati 180 e 331 ore sono state fatte dai due aerei per il traino.

Brevetti conseguiti: 20 con due commissioni d'esame.

Istruttori volontari: tre. Piloti trainatori volontari: cinque. Volovelisti in attività: ottantacinque.

Prove sportive:

Due insegne F.A.I. d'argento completate (Mauro Zaniboni e Alberto Nascè).

Ha compiuto tutte tre le prove in una settimana Giuliano Giuliani.

Prove parziali: tre.

Gare: un solo pilota ai campionati nazionali di Rieti, con un buon piazzamento. Non ci è stato possibile effettuare la gara di maggio per le troppe visite degli aerei di linea che ci hanno tolto la disponibilità del campo.

È stata effettuata la 1ª edizione del « Trofeo Padano », gara ad handicap, aperta ai piloti di Bologna Ferrara, con temi di distanza a scelta dei concorrenti. Primo assoluto è stato Serra con 2.210 chilometri volati nei dieci voli richiesti, ma come risultato generale si poteva fare molto meglio con un minimo di impegno in più,

come hanno fatto i ferraresi. La formula è risultata valida e sarà ripresa nel 1972. Dal mese di gennaio è entrato in linea il secondo moto-aliante Falk con matricola I-RUDI, nell'aprile ha iniziato a volare il monoposto standard SF 27 I-CLUB.

In settembre abbiamo ottenuto l'omologazione all'uso del verricello dopo avere fugato tutti i dubbi delle autorità con innumerevoli prove. Il verricello serve ottimamente allo scopo: non ora perché a Borgo Panicale gli alianti hanno i mesi contati. Lo useremo sul nuovo campo che ci stiamo costruendo a Pontecchio Marconi, in una valle parallela all'autostrada per Firenze, dove andremo a volare speriamo prestissimo. Durante le prove con il verricello abbiamo raggiunto normalmente 480-500 metri di altezza con il biposto, senza vento e con 1.300 metri di cavo svolto. Il motore è di 280 HP.

Dal 1° gennaio ci hanno limitato i tempi di volo a Borgo Panigale in modo tale che sarebbe impossibile pensare ad una attività normale.

Come sempre la pratica dimostra che si possono fare cose ritenute impossibili a tavolino e quindi finché non potremo trasferirci nel nuovo campo, sopravviveremo svolicchiando alla meno peggio.

Certamente il 1972 sarà per noi l'anno più duro: eravamo preparati all'idea di dovere sgomberare, ma abbiamo impiegato più tempo del previsto per essere in condizioni di trasferirci, anche perché fare un aeroporto costa molti milioni e, mentre in altri paesi lo Stato provvede a questa bisogna, da noi occorre sborsare fino all'ultima lira prima di potere avere a disposizione un pezzo di terra sul quale fare in pace un poco di volo a vela.

S. S

CALCINATE

*A/R di 536 Km: record nazionale femminile
8 diamanti e un totale di 5700 ore di volo*

Aperta la nuova sala ristorante ma non ancora risolto il problema degli odori

La chiusura di ogni anno di attività è l'occasione per sostare un momento per fare un bilancio obbiettivo dell'anno trascorso e preparare su una critica costruttiva un programma per il prossimo.

ATTIVITÀ - Nel 1971 a Calcinatate sono state volate 5.705 ore, di cui:
4.387 ore di volo a vela
864 ore di volo a motore
454 ore di motoalianti
con un totale di 5.811 voli.

SCUOLA - Due sessioni di esami nel '71, per 20 nuovi piloti brevettati, sono un fatto eccezionale ma una parte di questi erano pronti già nel '70. L'età media degli allievi è sempre piuttosto alta e sta ad indicare che è una attività alla quale si arriva quando si hanno meno problemi economici. Per contro non sono i Club periferici che possono trasformarlo in uno sport economico; la propaganda aeronautica noi la facciamo con i mezzi di cui disponiamo e con i costi relativi.

ATTIVITÀ SPORTIVA - Una primavera decisamente negativa volovelisticamente è passata tra un inizio entusiasmante (tre andata/ritorno di 300 addirittura a fine marzo) ed una conclusione che ci ha dato, il 12 e 13 giugno, un diamante da 500 km., record italiano, e ben otto diamanti da 300 km. Questi risultati meritano di essere meditati; possiamo andare giustamente orgogliosi di Calcinatate e dobbiamo saper guardare dietro ad essi che sono il

coronamento di una severa scuola di base, di un allenamento, di una preparazione teorica e pratica ai voli di performance e di una organizzazione predisposta e pronta al momento giusto.

Questa è la nostra principale caratteristica, è la nostra strada; non mancheremo di coglierne i risultati ogni qualvolta se ne presenterà l'occasione; nel volo a vela niente si improvvisa.

La riuscita formula del Raduno di Bolzano ha attirato parecchi nostri Soci che vi hanno fatto un proficuo allenamento ed una ottima figura.

Il Campionato di Rieti ha visto quest'anno una nostra partecipazione particolarmente numerosa. Risultati: non potevamo sperare di meglio:

Vergani - Campione Italiano in Classe Libera;

Pronzati - Vice Campione Italiano in Classe Standard

Gavazzi M. Vincitore del Trofeo « Aldo Tait » in Lega 2.

Conferma degli anziani ed ottima sotto tutti i punti di vista la prestazione dei nuovi.

LAVORI - È stata completata ed apprezzata da chi l'ha frequentata, la nuova Sala Ristorante nella Club-House.

La piscina ha funzionato in luglio ed hanno avuto modo di goderne soci ed ospiti stranieri in gran numero.

Sono altre realizzazioni che vanno a migliorare le nostre attrezzature ed a fare più accogliente il Club; vanno sottolineate perché i soci ricordino e valutino gli sforzi che si fanno anche in questa direzione.

PROGRAMMA 1972 - Va sottolineato che malgrado l'aumento di tutti i costi sono state mantenute invariate parecchie tariffe, dalla quota associativa agli abbonamenti, perché la soluzione dei problemi non è solo negli aumenti ma soprattutto nell'attaccamento e nella attività di volo dei Soci.

Si è chiuso quest'anno il primo decennale di attività di Calcinatate, facciamo in modo di iniziare il secondo con il piede giusto. Vogliamo rivederci fra dieci anni con un bilancio di risultati ancora più grande di quello passato!

Guglielmo Giusti

STAGES SETTIMANALI ANNO 1972
(aperti a tutti)

Traino aereo

| | |
|-----------------------|----------|
| Sgancio a mt. 600 | L. 3.000 |
| sgancio a mt. 1.000 | L. 4.000 |
| ogni 200 metri in più | L. 500 |

Alianti

Abbonamento a tempo illimitato per 6 giorni (domenica e festivi, salvo disponibilità) L. 15.000

oppure

per ora volo - per un posto L. 3.000
(con un minimo di L. 3.000 in più per ora o frazione di ora, fino ad un massimo di L. 9.000 per 3 ore di volo o più).

Alianti disponibili: MIOOS, ASK 13.

Camping

Area e servizi disponibili per persona maggiore di 5 anni (per giorno) L. 300

Alloggio

In Club-House per persona (per notte) L. 800

Vitto

Ristorante in Club-House per pasto L. 1.400

NB. Le tariffe di cui sopra non comprendono la I.G.E.

FERRARA

*Mille ÷ Mille e
smettere di fumare*

*Un trofeo riservato alle
« giovani speranze »*

*Istituita la nuova classe dei
« 300 piani » in contrapposizione
ai più facili « 300 ad ostacoli »*

RELAZIONE 1972 E CHIUSURA DISTRUTTIVA DI UNO SPORT PERICOLOSO

Come ogni anno due chiacchiere di consuntivo e preventivo.

Non è facile sintetizzare l'attività di 12 mesi, condensarla in poche righe; cercheremo tuttavia di collegarci alla relazione tenuta dagli irresponsabili che fanno funzionare una parte del gruppo.

Lo scopo è evidente: vedere se abbiamo raggiunto gli obiettivi che ci eravamo proposti e se altri problemi abbiamo raccolto per via. Ebbene sì, è amaro confessarlo così su due piedi per chi di mestiere deve poi fare il censore, ebbene sì, dicevamo, molti degli obiettivi sono stati raggiunti, primo tra tutti quello delle famose 1000 ore. Bravi, per l'impegno, per i voli, per l'attività sportiva, per la collaborazione prestata che ha consentito tutto questo. Senza meno un tale livello di attività ci proietta oggi, e pensiamo farà piacere a tutti, a livello nazionale, inserendoci tra i club di più chiara fama volovelistica.

Riteniamo che queste 1000 del 1971 non debbano però restare un fatto sporadico, ma debbano attestare le nostre possibilità di sviluppo nel volo veleggiato, di allenamento e sportivo, in piena serietà e sicurezza per portarci a livelli ancora superiori. A tale proposito ricordiamo quanto esposto nella relazione dell'anno scorso: la capacità di volo della nostra flotta è sempre di oltre 2000 ore e ne utilizziamo quindi solo il 50%. Vale senza ripeterci il solito

discorso economico (dimensionamento per numero e non per costi fissi).

Qualche dato sul 1971 volovelistico ferrarese: elemento simpatico (non per l'amministrazione) la diminuzione delle ore di traino; questo è un indice, con l'aumento delle ore di volo, di elevata maturità volovelistica dei piloti e questo credo sia importante. Nel '71 abbiamo fatto 1016 ore di aliante, (710 nel '69 e 712 nel '70) e 170 ore di traino, contro 175 nel '69 e 180 nel '70. Oltre 1100 i voli. La durata del volo medio si avvicina all'ora.

Analizzando i vari aspetti del gruppo abbiamo notato per la prima volta, a 7 anni dall'inizio, un certo interesse di alcuni piloti a motore per il volo a vela, ben vengano.

È simpatico doversi scambiare i favori: qualche volovelista puro ha conseguito il brevetto di volo a motore. Come cambiano i tempi, oh mores, mores...! Al Presidente dell'Aero Club Ferrara e a tutto il consiglio verranno i lacrimoni per la commozione.

Nella scuola l'impegno, che nella pratica ha visto buoni risultati per l'attività di volo; nella parte teorica volava a bassa quota per mancanza di termiche e quindi appena sufficiente, con le solite eccezioni. Per fortuna l'inverno è lungo e alla sera qualche libro si può tirare fuori, anche a brevetto conseguito.

Disposizione finale della direzione della scuola è che occorrerà un aumento del solito lavaggio del cervello agli allievi e, consigliata da alcuni, anche una trapanazione del cranio (antico Egitto, faraone Totculus secolo XXV a.C., come da A.I.P. RAC 2). Potrebbe sfociare il tutto in un nuovo total test da proporre al Ministero o a Piazza Novelli.

Gli allievi brevettati sono stati sei, di cui due « stranger » mentre altri tre (locali) con la cenere sulla testa si ripresenteranno tra breve. Erano preparatissimi? Le aquile sono: Bergamini, Bresciani, Colamussi, Meneghini, Menna e Rinaldi. Vale per tutti che il brevetto di volo a vela è il solito pezzo di carta e per diventare PILOTI occorre compiere ancora qualche scalino.

Per quanto riguarda l'attività didattica di secondo periodo, abbiamo fatto ancora poco; pensiamo però che una radicale rivoluzione nel settore possa portare quei benefici che tutti auspichiamo. A questo pun-

to occorrono uomini, con una divisione dei compiti più chiara e specifica; solo così a nostro avviso potremo utilizzare in pieno le risorse sportive dei piloti. Non è facile, ma dobbiamo dirvi che abbiamo risolto problemi maggiori. Il tutto si riflette naturalmente anche e sopra tutto nella sicurezza del volo, delle persone, del materiale. Temi di volo adatti, in giornate valutate seriamente, piloti preparati con un buon allenamento specifico sulle macchine. E non venite a dire che ci manca il carrello, il gancio, la radio: arrangiatevi come hanno fatto gli altri prima di voi.

Buona l'attività dei singoli, però in alcuni casi un po' caotica e disordinata. Non siamo italiani per niente, improvvisatori, maniconi. Cerchiamo d'essere un po' tedeschi! Quattro le insegne d'argento: Carlini, Balboni, Magni e Villani P. e omologata da Roma la prima prova valida per il diamante, 300 Km. prefissati, di un pensionato volovelista. Ai campionati nazionali abbiamo raddoppiato le presenze e conseguito una non buona classifica; il risultato migliore è stato la quantità di ore volate (circa 100) e l'esperienza acquisita.

La gara organizzata fra Bologna e Ferrara per le giovani speranze ha ottenuto un lusinghiero successo ed ad essere sinceri i risultati sono stati a tutti gli effetti superiori al previsto (anche nelle scassature). Quindici piloti ferraresi hanno gareggiato percorrendo oltre 7000 Km.; ne possiamo però fare in tutta tranquillità oltre 30000. Venire in campo alle 7,30 come fanno alcuni a preparare l'aliante de il percorso, se si vuol combinare qualche cosa di buono. Scherzi a parte anche qui una maggior preparazione permetterà una migliore scelta dei percorsi da parte di tutti.

Consci dell'impegno dei piloti, il Consiglio mantiene le tariffe voli del 1971, nell'intento di portare ancora oltre le ore di attività. Sempre valida la soglia delle 30 ore per le tariffe A e B, a 60 ore fatturate il paradiso del volo gratis. Buoni voli.

Ultimissime via telex: acquistati strumenti, varie, PZL per somme iperboliche per attività sportiva, acquisto altre radio allo studio. Arrivati contributi Aero Club di Italia e sveglia per chi non li chiede.

Reigfalke strumentato IRF completo. Gli altri acquisti grossi (solo un paio di M100 e un meraviglioso L Spatz kestrellato) sono davanti agli occhi di tutti.

Dulcis in fundo: Se ci cacciano via dall'aeroporto, — ci compriamo un aeroporto noi (parliamo seriamente); — nel caso che rimaniamo nell'attuale sede faremo il possibile per costruire un altro hangar. Suggeriamo a tutti di smettere di fumare e risparmiare sulle altre spese voluttuarie, onde portare grana nelle casse del gruppo, sempre vuote.

A tutti: sgranare le quote sociali, saldo conti '71, controllo scadenze brevetti, visite mediche e licenze sportive.

La Segreteria è sempre aperta per i versamenti.

Graditi anche nuovi Soci.

IL NOSTRO PRIMO TRIANGOLO DEI 300 PREFISSATI IN PIANURA

Il Volo a Vela è uno sport per aquile: si sa che queste volano in montagna, ove le condizioni sono in genere abbastanza propizie (stando sempre al si dice). Noi a Ferrara e Bologna tra valli, mare e pianura siamo meno fortunati di altri Clubs e dovremo fare gli uccelli di valle (ma poi si finisce nelle rime...).

Alle volte riusciamo ad impegnarci. Dal momento che non era ancora stato completato un circuito prefissato dei 300 Km. da tempo Sandro ed io avevamo studiato, con partenze dai singoli aeroporti, vari circuiti per omologa delle insegne d'oro e diamante; tentativi se n'erano fatti; alcuni mancati per un soffio (uno per 14 Km.), e tutte le volte per una serie di errori o di temporali avevamo mancato l'ambiguo traguardo.

Mercoledì 1° luglio ore 9: sole, cumuli ben organizzati, classica situazione post-frontale, il tutto somma 220 W più eccitazione; ufficio, disimpegno, telefonata a Sandro che con la posta in mano sta correndo in aeroporto.

— Vai? — Io sì e tu? — Anch'io, però sono indeciso, domani c'è il battesimo del mio figlio (è il primo!) Parto, non posso perdere una giornata del genere!

Decollo tardi per trovare un trainer: alle 13 in rullcollaggio da Ferrara, non ho ancora staccato le ruote, sono in contatto

radio con il Kestrel che, partito prima da Bologna è già su Imola: lui tenta Bologna-Cesena-Battaglia Terme-Bologna; io Ferrara-Cesena-Ruianello (Reggio E.)-Ferrara. Due triangoli di oltre 300 Km.

Sgancio, salita, base cumulo 5000 Feet, via; le ascendenze sono ben organizzate, la visibilità ottima, con Sandro ci teniamo informati della situazione meteo nei rispettivi lati, il plafond si alza a 6000 feet medio, bene.

La corsa è come al solito contro il tempo, contro le condizioni, ma questa volta sono tranquillo e fiducioso; lo scambio reciproco di informazioni ci consente di accumulare più Km. in velocità. Arrivo al primo pilone (Cesena) in poco meno di un'ora, sono contento, la media è buona! Poco prima del pilone con Sandro abbiamo effettuato una termica insieme con un bel doking a 100 Km. da casa, ci salutiamo e via per le rispettive rotte.

Fotografo Cesena da oltre 2000 metri, mare, la collina, tutto meraviglioso; confido per la rotta verso Reggio Emilia, d'aver la brezza di mare in entrata alle spalle, ne comincio a vedere i primi effetti: lungo la riviera romagnola e Rimini.

Ma la realtà è purtroppo diversa, quello che secondo le mie previsioni e speranze avrebbe dovuto facilitare il lato più lungo verso ovest è invece un ottimo vento contrario di caduta con provenienza dal sud-ovest che già a Forlì comincia a mettere in crisi il mio Cirrus. Peggio ancora lungo la rotta, in tutta la zona pedemontana, i cumuli sono in completo disfacimento.

Sento la mia squadra in torre a Ferrara che assiste Sandro di passaggio da casa, io faccio da ponte con la sua: lo scambio di informazione e di curiosità è tale (siamo in quattro a parlare) che più tardi a Rieti in allenamento verrà definito da alcuni amici il gazzettino emiliano-romagnolo delle ore...

Avanzo ora con prudenza, il plafond è ancora alto e su Castel Bolognese, a metà percorso, faccio l'ultimo cumulo, 6000 feet. Davanti cielo sereno sono indeciso, quasi quasi punto su Ferrara ed abbandono la gara, ma sono in volo: ho quota e molti Aeroporti vicini; decido di continuare. Alle 15,30 chiudo i contatti con la mia squadra, non farò fuori campo per cui li lascio liberi.

Sorvolo Bologna, buone secche + 2 a 5000 feet, avanzo lentamente per vedere di toccare il secondo pilone. Dopo 40 Km. Modena mi accoglie con altra secca + 1,5 fino a 5000 feet; dirigo su Reggio; sento Sandro cantare vittoria, è su Ferrara in termica con già la quota per il rientro. Bravo, ce l'ha fatta! Avverto la sua squadra, complimenti del caso e saluti. Sono a Reggio sempre meno convinto, e con un po' di amaro... ma tantè.

Di nuovo secca + 1, ho la quota giusta per andare al pilone e rientrare a Reggio aeroporto. Foto al secondo pilone e via a Reggio nella secca della città. Si vede che oggi devo proprio volare! Termico in secca a 5000 feet e Modena è ancora sotto di me. L'amaro raggiunge il massimo, sono solo a 50 Km. da casa. L'ora è tarda e la speranza di termiche secche è ormai quanto mai labile. Decido comunque di atterrare a Modena, senza fretta.

Tento un allungo verso casa; ma rientro precipitoso, non mi va di piazzare il Cirrus in un fuori campo in planata serale. Al rientro a Modena trovo però la situazione mutata: la restituzione è abbastanza operante e in breve salgo a 4000 feet.

Ironia della sorte: teoricamente sono a casa in planata, ma ci sarà da fidarsi di questo coso? Avrà veramente un'efficienza di oltre... anta? Ferruccio diceva di sì!

Continuo a perdere tempo con la speranza di scendere e invece galleggio, non un metro di più o di meno.

Sono le sette passate e sono in volo da circa 7 ore, rido della media e le ossa cominciano a farsi sentire (ho mangiato tre caramelle). Altra serie di conti — regolo-carte-planate — vento calmo e scopro che proprio sulla rotta Modena-Ferrara c'è la cittadina di Cento, margherita con petali: vado, non vado, ma il desiderio è forte. Plano verso Cento in eff. Max 85 IAS; sono sempre a zero su casa.

Su Cento prendo uno zero-positivo, cerco di sfruttarlo; alle 19,30 sento la squadra chiamarmi via radio: non hanno notizie di me dalle tre e sono preoccupati. Tranquillizzo Stefano e dopo aver preso altri cento metri mi decido al salto. È la mia prima planata da cardiopalma (provare per credere). Per fortuna il vento è calmo, traverso il Reno a 2000 feet, vedo il campo alzarsi inesorabilmente; sono rabbioso, se

avessi spinto di più forse qualche termica l'avrei trovata ancora.

A Poggio a 10 Km. uno zero per due minuti mi allunga la planata, gli alberi sono vicini, vedo il campo bene. Stefano mi tiene calmo, ma sono sicuro di andare fuori all'ultimo momento.

Il cirrus è però onesto, sono sul campo il Cirrus è però onesto, sono sul campo per un lungo diretto a 100 metri, quasi all'improvviso; senza virare apro i diruttori e tocco.

I primi 300 Km. (il Diamante) compiuti... e quel che più conta, a casa.

Sette ore e tre quarti di volo, festa, gli amici, devo dirlo alla moglie in clinica, a Serra che è già arrivato, bevute. A sera incontro con Sandro in... clinica ostetrica e credo proprio di non aver guardato molto il figlio di cinque giorni.

Non sono documentato molto, ma credo che siano i primi due triangoli di 300 Km. prefissati effettuati in Italia completamente in pianura.

Morale: correre ragazzi e credere = Atto di fede nelle termiche perchè di giornate come queste ce ne sono.

Giorgio Villani

PARMA

L'inattività del 1971!

*Discorso agli automobilisti...
della Domenica*

RELAZIONE

Il 1971 è stato per il Volo a Vela parmense un anno di forzato riposo; infatti il 1971 è stato l'anno della revisione dell'unico nostro trainatore; revisione che si è conclusa nel settembre dello scorso anno. Qualche volo siamo comunque riusciti a farlo, anche se con trainatori occasionali, e speriamo che questi voli abbiano almeno servito a tenerci in... caldo! Qualche ora in più, circa 90, le ha volate il motoalante ASK. 14.

Nel 1972, cioè quest'anno, ci conteremo e riprenderemo a volare sperando in un anno di « vacche grasse ».

GLI ALLIEVI DI ICARO

di Stefano Saccani

È vero, lo confesso, mi piace scrivere e soprattutto sono amante del volo, ma pretendere ch'io scriva in una notte un articolo sul Volo a Vela mi sembra una punizione troppo pesante anche per questo mio pur grave vizio. Eppure eccomi qui, davanti a un bel foglio bianco che non so come riempire e con l'irriverente tentazione di sbrigmela con poche parole dicendo di sbrigmela con poche parole dicendo pressapoco: « Popolo di Parma, vuoi saper che cos'è il Volo a Vela? Ebbene, all'aeroporto Natale Palli c'è una scuola di Volo a Vela e c'è gente disposta a portarti « su » e a farti vedere che cos'è il Volo a Vela ». Un simile discorso, mi bandirebbe però in eterno da tutti i campi di Volo a Vela d'Italia, e soprattutto non direbbe quanto sia bello volare, per cui non mi resta che smettere di lagnarmi, invocare in mio aiuto lo spirito di Icaro che all'occasione nomino « padre dei volovelisti » e

spremere le meningi per vedere di tirare fuori qualche idea. Le lancette dell'orologio che macinano il tempo con esasperante lentezza mi ricordano che un po' di storia non guasta mai. Che cosa avvenne del volo, e che ne fu dell'Idèa di volare dopo quel primo tragico incidente mitologico non ci è dato di sapere, probabilmente l'Idèa non suscitò molto entusiasmo, e come succede per le grandi idee, l'Idèa del volo si rifugiò sdegnata da tanta maldestria in qualche oscuro antro per un sonno di secoli. Si risveglia che è pieno medioevo e solletica la fantasia dei nostri avi, che abbandonati elmo e corazza, attratti dal volo degli uccelli, diedero a lanciarsi con fragili ali « fatte in casa » dall'alto delle torri. Che successe di quei « saltatori di torri » la storia pietosamente non dice. L'Idèa aveva però incontrato sulla sua strada un certo signor Leonardo da Vinci, e da lui venne materializzata in ardati anche se improbabili progetti. Ormai giunta agli onori della carta l'idea tormentava le menti degli audaci e fra tutti fu dato a un tedesco, Otto Lilienthal, la gioia di spiccare il primo balzo, con vere ali, di toccare salvo la terra; e questo fece più volte sino al 1896 quando un colpo di vento lo privò della sua dea bendata ed egli terminò miseramente il suo volo e la sua vita.

La strada che egli aveva aperto fu però seguita circa 40 anni dopo dai fratelli Wright che prima del famoso volo col loro aeroplano sperimentarono vari tipi di « alianti ». Il 17 dicembre 1903 segna una data importante nella storia del volo a motore: il primo volo dell'aeroplano dei fratelli Wright. E il Volo a Vela? Per il momento esso fu sconfitto dal motore a scoppio e dalla guerra imminente, ma l'Idèa era ormai pronta per essere raccolta e sviluppata e questo avvenne in Germania dopo la fine della prima guerra mondiale. Allora essendo in Germania proibito il volo a motore ci fu chi rispolverò il volo a vela e costruì i primi liberatori; e dalle prime fragili rudimentali macchine senza motore in legno, tela e... tanti tiranti siamo arrivati alle « formula I » del volo, alle « orchidee » da 22 metri di apertura alare costruiti in vetro-resina e dai nomi che denunciano tutto un programma: Cirrus, Nimbus, Phoebus.

I pochi attimi di volo e i piccoli balzi di

pochi metri si sono trasformati in voli di durata teoricamente illimitata, in superamento di distanze di oltre 1000 Km. in primati di quota di 14.000 metri, in velocità che sfiorano i 200 Km. orari!

Ormai il Volo a Vela è diventato uno sport universalmente diffuso, che ha le sue gare e i suoi campioni sparsi nei quattro angoli della terra e l'Ida trova sempre più frequenti i cuori pronti ad accoglierla e a seguirne il suo richiamo. Ma la storia non basta da sola a dire che cos'è il volo a vela nè basta a giustificare la brama del volo, nè si cura di dire ciò che si prova volando in aliante. Volare significa diventare esseri alati, vedere e sentire le ali spuntare dai propri fianchi, avere il cuore lontano nelle viscere dell'aeroplano pronto a percepirne i gemiti, i moti nascosti. Volare significa sentire il fremito dell'aria, il susurro dei folletti abitatori degli spazi, vedere la terra allontanarsi e scorrere sotto le ali costretta laggiù dal suo carico di pene, di povertà, di miseria. Volare significa respirare l'aria pura degli spazi, lasciare il cuore libero di salire in alto verso il Dio creatore, significa sentirsi parte di quella natura che schiude a chi l'osserva con amore, infiniti mondi di commozione. Volare significa sapere con certezza che là dove c'è un aeroporto ci sono gli amici, che là dove s'alza il tetto di un hangar c'è una casa, la nostra casa; una casa piena di parole, di ricordi e di profondi silenzi di meditazione. Che può esserci poi di più bello ed esaltante che « volare nello spazio senza fine e galleggiare sopra il terribile abisso sorretti dal proprio cuore e dai venti? ».

Trainato in quota o scagliatovi da un potente verricello, l'aliante vede schiudersi davanti a sé il cielo infinito, l'audacia del pilota e la sua capacità sono gli unici padroni di un volo che ha per compagni gli uccelli, per alleato il vento e per rotta la via che lo porta ad andare più alto e lontano.

RIETI CIELO:

L'attività del C.N.V.V.

*Trofeo Breve e tante altre cose
Spazio riservato*

all'Aero Club di Rieti

SPECCHIO RIASSUNTIVO DELL'ATTIVITA' DI VOLO SVOLTA DAL C.N.V.V. NEL 1971

| | |
|--|-------------------|
| Attività volovelistica sportiva | |
| Attività volovelistica sportiva del C.N.V.V. anno 1971 | 2.118h 26' |
| Voli allenamento pre-gare piloti Enti vari | 534h 08' |
| Campionato Italiano di Volo a Vela | 1.962h 01' |
| <i>Totale generale Volo a Vela</i> | <i>4.614h 35'</i> |
| Totale generale ore di volo a motore per treni aerei, sondaggi aerologici, trasferimenti, ricupero alianti fuori campo | 607h 36' |
| <i>Totale generale attività volo anno 1971</i> | <i>5.222h 11'</i> |

PROVE INSEGNE F.A.I.

| | |
|---|----|
| Prove « C » argento complete | 6 |
| Prove parziali insegne F.A.I. Argento | 10 |
| Prove parziali insegne F.A.I. « Oro » | |
| Distanza « Oro » con « Diamante » | 4 |
| Prove « Oro » complete con « Diamante » | 3 |
| Voli extra insegna per Km. 8358 | 63 |
| Volo di quota extra insegna m. 8200 (ing. G.A. Ferrari, situazione ondulatoria di NE dell'11-12-1971). | |
| Km. percorsi durante lo svolgimento del Campionato Italiano di Volo a Vela dagli alianti in gara = 89.791,12. | |

ANALISI DI UN FALLIMENTO

L'anno scorso (1971) ho istituito il Trofeo Breve. Il Trofeo prevedeva come prova un percorso fisso di 23 Km. nella valle di Rieti (Polino-Cittaducale), con un punteggio che dipendeva dal numero di volte che il partecipante riusciva a compiere il

percorso durante un volo. Come premi erano previsti una coppa grande, una piccola e due medaglie; inoltre, il primo classificato aveva diritto a frequentare gratis un corso di performance presso il Centro Nazionale di Volo a Vela. La prova era aperta da aprile ad ottobre.

L'obiettivo della prova consisteva nel permettere al pilota principiante di partecipare ad una semplicissima prova sportiva che però lo spingesse a dirigere l'aliante verso una meta definita, invece di girovagare nella valle di Rieti: questo era inteso come primissimo passo verso il volo di distanza.

Il fallimento si è manifestato nella mancanza di partecipazione (solo due volovelisti effettuarono la prova). I motivi, secondo me, consistono nello scarso « richiamo » della prova, cioè era fatta male, e nella scarsissima pubblicità: durante l'anno ho chiesto a caso a frequentatori del Centro se sapessero che cosa fosse il Trofeo Breve e raramente ho ricevuto risposta affermativa; di questo credo che siano anche responsabili il Direttore e l'Istruttore del C.N.V.V.; ma la colpa principale ovviamente è mia ed è consistita nell'affidare la gestione del Trofeo Breve a persone che avevano ben altre gatte da pelare.

Vorrei brevemente ampliare il discorso. Il problema che ho provato ad affrontare è semplice: come agevolare l'introduzione del volovelista neo-brevettato girocampista al vero volo a vela, quello del volo di distanza o addirittura di gara. Il problema è scindibile in due sottoproblemi: il primo è di educazione: a questo proposito, invito con queste righe chiunque sia qualificato (non io!) e ne abbia voglia e tempo, a redigere finalmente un programma che guidi il neo-brevettato nel suo progresso; attualmente, dopo il brevetto, il pilota è veramente lasciato in balia di sé stesso, è spesso totalmente trascurato dai più bravi, e non sempre ha la comunicatività e l'intraprendenza necessarie a progredire da solo chiedendo consigli ai « big ». Un programma intelligente ed elastico invece lo aiuterebbe moltissimo, e lui stesso volerebbe con più gioia e sicurezza, conoscendo sempre i suoi limiti; il programma sarebbe, inoltre, di valido aiuto al suo istruttore, di cui tra l'altro, parliamoci chiaro, ce ne sono proprio pochi

in Italia che sappiano veramente *insegnare* la tecnica del volo di distanza. Di questo programma — guida potrebbe occuparsene la Commissione Consuntiva, chiedendo a qualche pilota bravo di redigerlo, e curandone poi la pubblicazione e la diffusione.

Il secondo sottoproblema è economico. Al Briefing di Bologna sono rimasto, devo ammetterlo, veramente sconcertato, quando, affermando che l'anno scorso (1971) la mia attività sportiva (5000 Km. di distanza, 300 ore più campionati) mi costò cinque milioni, si levò un coro di « è poco, sei fortunato, come hai fatto?... ». Non vorrei fare i conti in tasca ad alcuno, ma, sempre per parlarci chiaro, non molti fra gli intervenuti a Bologna potevano permettersi di spendere cinque milioni all'anno per il volo a vela (nè potevo io, infatti ho speso di meno).

Il volo a vela *non deve* costare tanto per essere divertente e far progredire. Pochi anni fa con l'M-100 da Rieti si arrivava giù giù nell'Italia del sud; adesso sembra che senza la plastica non si riesca nemmeno a fare 50 Km. del C d'argento (fortuna che l'SHK è di legno!). Eppure l'atmosfera in cui voliamo è sempre la stessa, sono invece cambiati i costi. Ed ecco il risultato: il volo a vela italiano è tra i più ricchi del mondo: in agosto a Rieti si vede un parco aliante stabilizante — ma quasi nessun nuovo pilota, e questo è il vero problema. Il motivo: i Campionati, unica gara seria in Italia (secondo i grandi volovelisti), sono al massimo livello tecnico, e quindi economico, possibile. *Sperare* di vincere in Classe Libera significa spendere 12 milioni in solo materiale, in Classe Standard quasi 7. La Lega 2 non assolve il suo compito di lega economica, perchè la Classe Super è a livello plastica, e la Classe Club spedisce per l'anno seguente il suo vincitore dritto nel regno di Nero Wolfe, o dell'orchidea, e questo per me non serve a niente. Perchè obbligare il vincitore a cambiare entro un anno l'aliante spendendo un mucchio di quattrini che forse non ha? (E per l'anno dopo, con i termini di consegna attuali, non avrà neppure l'aliante).

Propongo una soluzione: abolire la Lega 2; sostituirla con l'attuale Classe Club equiparata alla Libera ed alla Standard, aperta a tutti, e dotare questa Classe di

premi sostanziosi; chi non ha grandi mezzi gareggia lì, e credo che la competitività non avrà nulla da invidiare alle Classi più costose; e credo anche che sarà più divertente per coloro che tremano al pensiero di atterrare fuori campo con una macchina da 7 milioni.

Conclusione: è innegabile che c'è un numero di volovelisti che vuole, e agisce con successo in modo che, il volo a vela resti uno sport esclusivo, quasi d'élite (una élite basata sul talento ma anche sulla Lira); io sono contro questo atteggiamento e vorrei che il volo a vela goda della massima diffusione possibile compatibilmente con il farlo bene, soprattutto tra i giovani. Credo che il programma-guida e la Classe Club potrebbero rappresentare due piccoli ma validi contributi in questo senso; altrimenti il volo a vela italiano languirà su un giaciglio tappezzato di orchidee.

Alvaro de Orleans

P.S. - D'accordo, la situazione non è poi così drastica come l'ho descritta; ma anche se il paziente è lungi dal morire e l'età media dei piloti ai Campionati era di 35-40 anni, è la tendenza che è preoccupante. Il vivaio, termine calcistico, è una istituzione indispensabile alla vita ed alla crescita di uno sport, ed il volo a vela in Italia non lo possiede.

RIETI

Questo è solo un campione dello spazio che VOLO A VELA mette a disposizione di tutti ed in particolare degli enti che svolgono attività di volo a vela.

Perchè l'Ae. C. di Rieti (e tanti altri) continua a tacere?

VALBREMBO

*Fiocco rosa o celeste
per l'A.V.A.?*

**A.V.A.? = AERO CLUB
VOLOVELISTICO ALPINO**

L'attività del nostro Aeroporto durante il 1971 si può compendiare nelle seguenti cifre:

| | |
|-------------------------------|------|
| ore totali di volo veleggiato | 2690 |
| ore totali di volo a motore | 653 |
| ore totali di volo motoalante | 15 |

totale ore 3358

Gli allievi che hanno conseguito il brevetto nel 1971 sono stati 12.

Le insegne FAI sono state:

7 Argento complete
2 Argento parziali
1 Oro parziale.

7 alianti di Valbrembo hanno partecipato al Campionato Nazionale a Rieti.

1 alante di Valbrembo ha partecipato alla settimana di Bolzano.

La coppa « Ricco Legler » è stata vinta dal pilota Guido Rizzi.

Il trofeo « Oxal » è stato vinto dal pilota Dino Spinelli.

Il premio « Dino Sestini » è stato assegnato al pilota Angelo Gritti.

il premio giornalistico AVAO è stato assegnato al giornalista sig. L. Crimella del « Resegone » di Lecco.

La giornata del Volo a Vela svoltasi il 21-3-1971 ha riscosso un grande successo sono state portate in volo (gratuitamente) N° 167 persone per la maggior parte giovani.

Voli di una certa importanza non ne sono stati effettuati date anche le sfavorevoli condizioni meteorologiche.

È stata rinnovata in parte la flotta con l'acquisto di:

2 Piper Super Cub 150 HP
2 Stinson L5 rimessi a nuovo sia come motore che come cellula
2 Motoalianti dell'Aeronautica Umbra.

L'inserimento nella flotta dei due motorizzati permetterà lo snellimento della attività scolastica.

Per lo svolgimento della attività volativa sia scolastica che di performance l'Aeroporto è aperto tutti i giorni salvo il lunedì.

Nel mese di giugno 1971 si è costituito il nostro nuovo Aero Club AVA tutto di volovelisti.

In data 1-11-1971 abbiamo avuto l'immediata federazione all'Aero Club d'Italia. Pertanto da tale data cessa di esistere la Sezione di Volo a Vela dell'Aero Club Bergamo, che è stata incorporata nell'A.V.A. di Valbrembo.

Con tale operazione in provincia di Bergamo esistono due Aero Clubs:

quello di Bergamo (Aeroporto di Orio al Serio) per il solo volo a motore, quello volovelistico Alpino (Aeroporto di Valbrembo) per il solo volo a vela.

L'Aeroporto dispone, oltre che di tutti i servizi per l'attività di volo, anche di officina per la riparazione e manutenzione di alianti e aerei a motore anche per conto terzi.

PROGRAMMA DI ATTIVITA' 1972

- Si cercherà di dare il maggior sviluppo possibile all'attività scolastica e si sta predisponendo un calendario per corsi accelerati per il conseguimento del brevetto.
- Chi può essere interessato a ciò può scrivere in Aeroporto.
- Per il resto si spera in una migliore stagione meteo.

I risultati verranno!

VICENZA & THIENE

Batti e ribatti anche i vicentini hanno impugnato la penna

ATTIVITA' DEI VOLOVELISTI VICENTINI NEL 1970

Annata meteorologicamente favorevole, il 1970 ha consentito voli di indubbio interesse sulle zone prealpine ed alpine, a Nord ed a Nord-Ovest di Vicenza. L'attività dei più volonterosi piloti iniziò quando ancora la neve copriva gran parte della pianura con temperature abbondantemente sotto lo zero. All'arrivo della primavera si ebbero felici condizioni meteo che sbocciarono in un maggio ed un giugno stupendi, che consentirono frequenti salite sulle soglie dei 4.000 mt. e talvolta anche oltre.

Sorrideranno gli amici più fortunati che hanno rilievi montani ed onde a disposizione, di queste cifre relativamente modeste. Tengono peraltro presente la vicinanza del mare e lo sfavorevole orientamento Nord-Sud di tutte le valli sfocianti nella pianura vicentina.

A fine maggio ebbe luogo la prima fortunata edizione della settimana volovelistica di Bolzano e vi parteciparono tre piloti vicentini: Grazioli, Menaldo, Pagnoni e Giorio trainatore.

Ne riportarono impressioni incancellabili perchè fu il loro primo incontro con la vera aspra montagna, incontro un po' shockante ma entusiasmante. Se pochi furono i chilometri percorsi e piuttosto scarso il punteggio conseguito, furono per contro inebrianti le rapidissime salite e le stupende visioni dalle quote raggiunte; raggelanti le anguste valli, gli orridi ed i dirupi e la scarsità di zone atterrabili senza batticuore.

Asiago. - Giunta l'estate ebbe luogo il consueto trasferimento del V.V. Vicentino ad Asiago. I soliti, fedeli amici di ogni anno furono puntuali all'appuntamento estivo e sei volonterosi e non giovanissimi allievi locali iniziarono il corso di pilotaggio. Ciò parve un favorevole auspicio.

cio alla ripresa della collaborazione tra Asiago e Vicenza, considerando che da almeno dieci anni nessun elemento locale aveva frequentato la scuola V.V. e conseguito il relativo brevetto, nonostante la presenza sul campo e nel cielo di una sempre più nutrita schiera di alianti. Finita l'estate l'attività tornò a svolgersi a Vicenza nei soli giorni festivi; intanto però stava verificandosi un fatto nuovo.

Thiene. - Già nel 1967, se non si va errando, il Comune di Thiene aveva deciso la creazione di un aeroporto da affidare in esercizio decennale all'Ae. C. di Vicenza. È appena necessario accennare alle innumerevoli pratiche che furono svolte, alle diffidenze, incomprensioni e talvolta nette ostilità che dovettero essere vinte. Vennero eseguiti vistosi spostamenti di terra, sopprese piccole linee elettriche, livellata la zona prevista per gli atterraggi e le aree di manovra, sistemata la casa del custode e creato un ufficio con servizi e telefono. L'aeroporto non poté per lungo tempo essere utilizzato come tale ma costituì nel frattempo, un eccellente zona di sicurezza per i piloti attardatisi sui costoni a Nord dai quali dista 10 Km. Giunse un bel giorno notizia che l'aeroporto era considerato agibile e, in vista dell'imminente apertura, fu studiato un circuito di traffico e costruita, a tempo di primato, una aviorimessa con luce di accesso di mt. 24 e profondo mt. 20, in prossimità della casa del custode a N-W del campo. Inaugurato il 4 ottobre 1970, l'aeroporto « Arturo Ferrarin » è aperto, per ora, al solo traffico dell'Ae. C. di Vicenza.

Presenti all'inaugurazione furono eminenti personalità civili e militari e numerosi aeromobili convenuti su invito da varie località dell'Italia settentrionale. Figuravano, ma proprio in un canto, tre alianti che fecero semplice mostra statica in una giornata volovelisticamente meravigliosa. Le solite occasioni perdute. Dopo l'apertura l'aeroporto di Thiene assorbì completamente l'attività di volo a vela soprattutto didattica, che continuò fino a quando le piogge autunnali, reso troppo morbido il fondo del campo dove erano stati compiuti i movimenti di terra, non costrinsero a porvi termine.

Attività svolta nell'anno 1970:

| | |
|--|-----|
| Ore di volo con alianti | 597 |
| Ore di volo dei traini acerei | 150 |
| Allievi istruiti | 16 |
| Velivoli mediamente presenti | 9 |
| distribuiti in: 2 M/200, 1 Canguro, 1 SL passero, 4 M/100, 1 Libelle. | |

CRONACA ATTIVITA' NEL 1971

L'attività di volo inizia a primavera con un certo ritardo sulla data consueta. Le condizioni sono sempre povere, i risultati deludenti. Salvo eccezioni rarissime, l'intera annata si svolgerà su questa falsariga. Il terreno di Thiene si consolida con un certo ritardo sul previsto ed il campo diviene agibile solo a maggio. Intensa l'attività didattica. Continuano ad affluire nuovi allievi, soprattutto locali, richiamati dalla visione degli alianti in volo e da una propaganda capillare che i piloti di Thiene svolgono nel loro ambiente. L'istruttore, rag. Bordin, non coadiuvato da altri che in rare occasioni, ha di che saziarsi di volo, e, malauguratamente col Canguro. Prosegue comunque imperterrito durante tutto il suo tempo libero e nel corso dell'anno porterà al brevetto 7 piloti e al decollo altri 11 che potranno brevettarsi nella primavera '72. A maggio partecipano alla seconda edizione del raduno di Bozzano quattro piloti vicentini; a quello dello scorso anno si aggiunge Giorio che per inseguire un suo sogno perde occasioni per fare punti, e il valoroso Ellero — infaticabile esperto trainatore. Le condizioni meteo sono meno brillanti che nel 1970 ciononostante vengono programmati percorsi un po' più impegnativi e raggranellato qualche punto. La montagna fa meno paura anche se incute ancora molta soggezione. Non ha luogo il campeggio estivo ad Asiago e solo alcuni allievi (di Asiago) continuano la frequenza del corso di pilotaggio a Thiene. Ad Asiago si è costituita una sezione che punta sull'autonomia, confi-

dando su aiuti di Enti locali. Mancano quindi la seconda edizione del Trofeo « Deslex », cui l'Aero Club di Vicenza ha rinunciato in favore di Asiago, e la gara sull'altopiano sulla quale in verità nessuno aveva fatto soverchio affidamento. D'altro canto il campo di Thiene è più comodo e prossimo alla città. Vi si svolge intensa attività continuativa durante il mese di agosto con scarsissimi risultati sportivi ma portando al decollo numerosi allievi come accennato in precedenza, e facendo compiere a visitatori occasionali il primo volo, seme gettato in terreno fertile e che dovrebbe dar nel 1972 ricca messe di allievi e brevetti. L'Ing. Cibic, intanto, partecipa ai campionati nazionali di Rieti dove consegue un brillantissimo piazzamento e il diamante per la meta prefissata. Anche il nostro trainatore Ellero viene « prestato » a Rieti dove ne ricava esperienza nonchè molteplici e variopinte impressioni.

Nonostante alcuni inconvenienti di carattere procedurale ed organizzativo, l'attività di volo, sull'aeroporto di Thiene, è in continuo aumento. Anche il parco alianti è incrementato e comprende a fine stagione: 2 M/200, 1 « canguro », 1 « pasero », 1 ASK 13, 1 « uribel C », 2 « libelle », 1 « uribel D », 1 « foka », 5 M/100 con un totale di ben 15 macchine che incominciano a porre qualche problema logistico ed organizzativo.

Il 1972 vedrà i volovelisti dell'Ae. C. di Vicenza impegnati a inseguire qualche risultato degno di rilievo ed a raggiungere quelle soddisfazioni che fino ad ora sono state loro negate.

| | |
|--|-----|
| Ore di volo con alianti (compresa la scuola ed esclusi i voli effettuati fuori sede) | 756 |
| Ore di traino (compresi i voli effettuati a Bolzano e Rieti) | 245 |
| Brevetti conseguiti | 7 |
| Allievi istruiti (fino al decollo) | 11 |
| Altri allievi (in corso di istruzione) | 4 |
| Nuove abilitazioni al traino | 3 |

.....

Natale Pagnoni

CARATTERISTICHE DELL'AEROPORTO « ARTURO FERRARIN » DI THIENE

Dislocazione: località Prà Novelli - fraz. Rozzampia.

Coordinate geografiche: latitudine 45° 40' 30" Nord, longitudine 11° 29' 48" Est.

Dimensioni pista erbosa: mt. 960 x (50 + 2 + 15).

Orientamento: Nord-Sud (QFU + frequente = 18).

Pendenza: — 1 % da N a S.

Riferimenti: 2 Km. S.E di Thiene, a Sud della ferrovia Thiene-Vicenza (binario unico).

Limiti: N: ferrovia; E: siepi; S: strada; W: siepe e fossato.

Accessi: da strada statale Vicenza-Thiene, località Santo dopo Villaverla, tabelle stradali chiare.

ATZ: confina, anzi interferisce con ATZ di Vicenza.

Orario: a discrezione Ae. C. Vicenza fino a nuovo ordine.

Telefono: prefisso 0445 - 32723.

Aeradio Thiene: frequenze in funzione 123.5 oppure 122.6 solo durante l'attività di volo.

Ricettività: ampie possibilità di parcheggio, scarse di ricovero (ampie possibilità di ricovero a Vicenza), aeroporto, a 10 minuti di volo.

MEMORIE DI UN TRAINATORE DI PROVINCIA

1971 - È mio desiderio, quanto prima, di farmi l'aliante personale onde mettere a frutto il « C » d'argento e quella poca esperienza acquisita cogli alianti del club; nel frattempo prendo l'abilitazione al traino.

Fine maggio, Bolzano richiede un L.5 con pilota per il raduno; mi offro volentieri poichè penso che ne ricaverò senz'altro una proficua esperienza data la zona per me nuova e volovelisticamente interessante nonchè per seguire gli amici di Vicenza che si cimenteranno in gara e... a tavola.

Nel trasferimento da Vicenza mi si attacca dietro il « passero » e si parte; faccio quota e, attraverso il maestoso Pasubio, mi butto nella Val d'Adige; riduco motore e giù. Il pilota trainato mi grida con i 5/5 di andarci piano poichè il buon passero potrebbe perdere le penne.

Bolzano. Si incomincia... che vento ragazzi!!! Sul costone, quando incontri la dinamica ne vieni risucchiato e a pochi metri dalle piante si è in un baleno in zona di sgancio. La discesa è dedicata all'ammirazione della conca di Bolzano meravigliosa. Dopo i traini, squadra. Mi metto al volante dell'auto e vado a recuperare i dispersi partecipanti alla gara. A sera inoltrata pensi al letto e invece ti portano in giro a far baldoria (altri chilometri di auto). Insomma una faticaccia almeno per me che faccio tutto l'anno l'impiegato. Ma ne vale la pena e come!!! E poi che in gamba quei ragazzi di Bolzano!!!

Giugno-luglio. Torno a Thiene e inizio i traini per i doppi comandi degli allievi volovelisti. Canguro M.200 sabato pomeriggio e domenica mattina. Su e giù, quota raggio e domenica battina. Su e giù, quota 500 con relative fiondate e improvvise spanciate a beneficio di quelli che devono diventare piloti di aliante.

Per passare il tempo in volo mi sintonizzo sulla 122.6 e seguo l'attività degli amici di Bologna, Padova, Verona, ecc.

Agosto. Rieti; recarmi a Rieti per i Campionati Nazionali è sempre stato un mio vivo desiderio. Ebbene ci sarò ma per trainare.

Il viaggio di trasferimento tutto bene eccetto la tappa a Firenze dove non mi lasciano più ripartire per ragioni che tralascio di esporre per mancanza di spazio. Dopo tre ore il permesso e riparto. All'arrivo a Rieti mi sistemo nella tenda dove mi trovo quasi bene; fa un po' caldo però, acqua poca, servizi niente, premura per mangiare, il pane senza sale, il polverone, il Kestrellone da tirare su e, per di più il Cbic junior che nottetempo fa il sonnambulo — astuto artificio — per andare a trovare la biondina che dorme nella branda accanto alla mia. Però è tutto uno spettacolo!! Il briefing dell'ing. Ciani, le riunioni notturne sotto il pergolato con l'accompagnamento della cicala, gli arrivi dei concorrenti e il relativo nervosismo degli squadristi attaccati al V.F.R.,

le angurie fresche — aah delizia!!! — offerte dalle gentili signore Briigliadori e Monti.

Passando poi alle mie specifiche funzioni di trainatore mi sono subito giocoforza allineato ai grossi calibri del traino: Addario, Mitterer, Muzi, ecc. (li vorrei ricordare tutti ma mi sovengono soltanto le loro simpaticissime faccie). Certo che il carosello di 10/12 aerei trainatori in azione fra i quali ci sei incastrato, in salita, in discesa, in circuito è un bell'affare. Mi sembrava di essere nel Viet-Nam... Alto-parlante: trainatori in linea! pronti avviare il motore!!! Tutti in fila uno dietro l'altro; l'aggancio e... via!!! Obiettivo: verticale Porta Romana 700 metri; termica centrata, sgancio e giù in discesa, atterraggio e sotto un altro. A turno, poi, c'è l'allerta per quelli che devono riagganciare la termica. È una guerra!!!

Avete mai provato a sedervi nell'abitacolo dell'L.5 con + 35 gradi e l'aereo parcheggiato al sole? Ebbene ci si possono cuocere le bistecche!!! Ne ho approfittato per curarmi i reumatismi. (Non so come faccia l'Addario che traina sempre vestito di tutto punto come se andasse a una serata di gala). Scherzi a parte tutto questo è stato per me una bellissima esperienza. L'L.5; ormai credo che tutti ne conoscano i pregi. Il motore, se a posto, è sufficiente e non dà pensieri per trainare alianti fino a 15/17 metri di apertura; ho notato però che per portare su i 20/22 metri più balast i 190 hp non bastano più.

Anche il Kestrel e similari pretendono una velocità abbastanza sostenuta per cui o vai forte oppure sali poco e lentamente. Con buone condizioni, dopo il decollo, io uso retrarre i flaps; si va più veloci e si sale bene lo stesso. In ordine alla ormai prossima sostituzione del motore, penso che andrebbero bene i 260 hp del Lycoming pur mantenendo la stessa fusoliera opportunamente modificata per quanto riguarda soltanto il castello-motore; dicono che questo si possa fare.

Il giorno di Ferragosto, mentre i concorrenti sono fuori per la « libera », effettuo il viaggio di ritorno: Rieti-Ferli-Vicenza. A Ferli devo fare rifornimento ma trovo tutto chiuso; niente benzina. Dò un'occhiata al televel e decido di ripartire per Vicenza. La pianura offre delle condizioni di veleggiamento veramente splendide;

peccato non essere in aliante. Per risparmiare carburante metto 1700/1800 giri di motore e proseguo delfinando aiutato con mia viva soddisfazione, dalle termiche. Occhio al televel che mi dà sempre lo stesso livello. Giungo a Vicenza dove i miei colleghi, molto scettici, non mi credono quando affermo di aver percorso Rie-11-Vicenza, più l'atterraggio a Forlì, senza fare rifornimento. Mica per niente Civilavia pretende anche il brevetto di aliante per poter trainare!!! (con senso ironico). Comunque sia, stando a quanto sentito al Briefing di Bologna, i traineristi avranno i

giorni contati poichè stiamo entrando nella era del motoaliante; ben venga (ma sono alquanto scettico).

Chiudo porgendo cari saluti agli amici volovelisti convenuti a Bolzano e a Rieti coi quali ho trascorso bellissime giornate e arrivederci a presto.

Piergiorgio Ellero

ESPERIENZA E SPERANZA

Con l'autunno l'attività sportiva si spegne pressochè totalmente. Il bilancio dell'annata, come specificato dall'amico Pagnoni, indica un crescendo sensibile delle ore di volo effettuate nonostante le condizioni meteorologiche che, durante l'intera annata sono state nettamente negative al veleggiamento.

Il fatto nuovo è rappresentato dall'utilizzo dell'aeroporto di Thiene recentemente aperto al traffico aereo; a poca distanza dai costoni dell'altopiano di Asiago il nuovo campo offrirà certamente possibilità di nuove esperienze e maggiori libertà di itinerari. I servizi, a parte accennati, assicurano uno svolgimento regolare dell'attività didattica e sportiva e sono destinati certamente a migliorare con gli aiuti del Comune di Thiene dimostratosi molto sensibile agli sviluppi dell'aeroporto.

Dopo le incertezze del primo anno è da prevedere per il corrente anno una più intensa attività sportiva, la migliore conoscenza dei luoghi e l'esempio dei piloti più esperti consentirà (questo è il nostro au-

spicio) di ottenere qualche risultato degno di citazione. Fra le attività sociali dell'anno scorso ricordiamo la partecipazione dei soci Pagnoni, Menaldo, Giorio e Grazioli alla settimana di Bolzano sempre interessante per le nuove conquiste sulle magnifiche montagne dell'alto Adige e per lo spirito di emulazione nei confronti con i sempre bravissimi piloti partecipanti.

Per il 1972, come sempre avviene nelle attese, si fanno grandi progetti e la speranza di raggiungere nuove mete impegna tutti a fare di più e meglio secondo le possibilità dei mezzi e le esperienze; e in questi progetti lavora un po' la fantasia alimentata da quell'entusiasmo per il volo che non conosce età...; ma ci aiuterà poi il bel tempo dopo le delusioni del 1971? Tutti lo sperano di cuore.

Paolo Grazioli

GUIDONIA

*212 Soci e un cane...
che si morde la coda!*

VOLO A VELA E... AVIO CLUB GUIDONIA

È dimostrato che l'attività volovelistica nel centro-sud Italia è quanto mai restia ad organizzarsi in modo tale da potersi chiamare attività, ma quanta colpa hanno gli appassionati e quanta gli organi competenti?

Il 2 ottobre del 1971, ho fondato l'« Avio Club Guidonia » con scopi soprattutto volovelistici e l'adesione degli appassionati è stata pronta anche se non eccessivamente numerosa (212 Soci sino a tutto il febbraio del '72) anche perchè molti sono in attesa di « vedere quello che succede! ».

I vari contatti con l'Aero Club d'Italia per i riconoscimenti e le autorizzazioni sono risultati del tutto infruttuosi perchè a domande rivolte al Consiglio Federale, hanno sempre risposto il Segretario Generale od il Vice Presidente che, ricordandosi la sua qualifica di Presidente dell'Aero Club Roma, ha scritto (per conto dell'Ae.C.I.) che considera l'Avio Club Guidonia come « sezione » dell'Ae.C. Roma.

Perseverando nelle richieste sono giunto al punto d'averne, come unico ostacolo (sembra) per l'Ae.C.I., la dimostrazione del possesso dei mezzi per operare.

Sino a questo momento, i mezzi non erano stati comperati semplicemente perchè non sapevo dove metterli. Infatti, Civiltavia, su autorizzazione dell'Aeronautica Militare Italiana, non concede l'agibilità sull'aeroporto di Guidonia se l'Ae.C.I. non richiede a sua volta tale concessione e quest'ultimo non fa la richiesta se in precedenza non riconosce la nuova Associazione.

È il classico cane che si morde la coda. Allo stato attuale sto approvvigionando quattro alianti ed un traino: ed il problema sarà solo se riuscirò a mettere questi mezzi sotto il letto di casa mia! Sì, perchè a quel punto la situazione sarà di avere i mezzi a disposizione ma di non sapere dove metterli visto che l'Ae.C.I. non ha voluto interessarsi ed ha posto come condizione di avere prima i mezzi e poi l'aeroporto dove utilizzarli. Spero vorrà di conseguenza assumersi le responsabilità che derivano da tale atteggiamento. Che dire di Civiltavia?

Lettere e richieste vengono fatte ripetere prima in carta semplice, poi in bollo fornendo ogni volta procedure ed indirizzi inesatti ed evitando di trasmettere, come suo dovere, agli Enti di competenza, le domande tendenti ad ottenere l'operatività sull'aeroporto di Guidonia.

Al Briefing delle Due Torri, tenutosi a Bologna nel dicembre dello scorso anno, ho avuto occasione di sentire l'ing. Orsi criticare i volovelisti del centro-sud per mancanza di iniziativa e disorganizzazione totale. Non ho voluto intervenire chiarendo che stiamo cercando di organizzarci ma che numerosi bastoni fra le ruote del nostro pesante carro vengono messi dalla burocrazia (ma è solo quella?) che impera sovrana.

Sempre lo stesso sig. Orsi ha promesso il suo incondizionato aiuto al momento del sorgere d'una Associazione che, oltre al resto, sgravasse d'un peso di attività salutare il Centro Nazionale di Volo a Vela, e che intendesse operare nella zona centrale d'Italia.

Bene, questo momento è venuto, ed io chiedo a nome dei Soci che rappresento e mio, che chi può ci aiuti veramente a superare questi ostacoli al fine ultimo di soddisfare tante sentite esigenze e di vedere finalmente anche nella nostra zona, della vera attività volovelistica.

AL SERVIZIO DEL VOLO A VELA

sull'Aeroporto di Valbrembo

24030 - Via Marconi 11 - Telef. 610625

La



Italiana

COSTRUISCE:

- in serie il modernissimo « KESTREL »
- componenti strutturali in vetroresina per altri velivoli
- rimorchi chiusi « sistema Glasflügel » e aperti per il trasporto alianti
- accessori diversi come selle orientabili di coda, scatole termiche per batterie, supporti per macchine foto ecc.

ESEGUE:

- manutenzioni ordinarie e straordinarie di tutti i tipi di alianti in vetroresina, legno e misti e di alcuni velivoli a motore, con o senza riconvalida del C.N.
- applicazioni di modifiche
- riparazioni di strutture in vetroresina, legno o miste
- intelature
- verniciature tradizionali e speciali per vetroresina
- impianti di bordo

VENDE:

- strumenti di bordo
- barografi
- ricambi Glasflügel

***RICHIEDETECI INFORMAZIONI E PREVENTIVI
OPPURE VISITATECI***

LA QUINTA COLONNA DI ALFAOMEGA

AAAA Offresi

La Commissione Consultiva cerca di ottenere una più stretta collaborazione con l'Aero Club d'Italia...

AAAA Cercasi

Cercasi offerta migliore; a noi interessa una più stretta collaborazione della Commissione con tutti i volovelisti...

Hang Gliders

Ancora senza traduzione ufficiale (del RAI), questo nuovo o antichissimo tipo di aeromobile è in sostanza un aliante ultrasemplice, di peso inferiore ai 60-80 Kg, basso carico alare, molto lento e letteralmente attaccato alle spalle del pilota. Il tipo più famoso è l'ala Rogallo, usata quest'estate per sollevare i sciatori nautici dai flutti. In USA sono stati venduti più di 5500 piani di costruzione di un solo tipo di questi « spalianti ». C'è un pilota che ha già fatto un volo veleggiato di più di un'ora, a quote fino a 600 metri.

Fino adesso ci sono stati straordinariamente pochi incidenti (2 mortali), ma il potenziale per un'ecatombe è certamente presente; la Soaring Association americana sta facendo uno sforzo veramente encomiabile per tentare di diffondere almeno i concetti base per non farsi male, senza stroncare l'entusiasmo; d'altronde basti pensare che con queste macchine chiunque può volare (fino al creatore) con veramente pochi dollari; sarebbe veramente un peccato se, a causa di troppi incidenti, questo nuovo sport venisse proibito sul nascere. Una cosa è sicura: finalmente il detto « vola basso e piano » non sarà più sinonimo di ignoranza aeronautica...

Filatelìa

Il bollino FAI per la licenza sportiva di quest'anno è di colore verde. Ma verde è il colore della Speranza...

500 Km. possibilmente prefissati

Ormai quasi tutti i grossi centri volovelistici hanno il « loro » 500 Km. Per quest'anno ce la dovrebbero fare pure i ppr (pavidi piloti reatini)...

Primavera

Evviva! Arriva la primavera!! E anche Moretti, deposta la penna e leccato l'ultimo francobollo, tornerà a volare...

Mondiali 72 (bis)

Alfaomega ha calcolato che, tra tasse e contributi, contribuirà con 1,68 lire alle spese che la Squadra Italiana prevede di sostenere in Jugoslavia, ed è quindi molto preoccupato che il suo sacrificio finanziario venga ben speso; ma le ultime voci di corridoio sono ben strane: il miglior pilota in Libera (Zoli) andrà con un aliante indubbiamente di classe, ma che si deve ancora affermare (Calif-A.21); sul miglior aliante in Libera (Kestrel 22) ci andrà un ottimo pilota (Serra), che però ha gli stessi problemi del Calif.

La domanda viene spontanea: se bisogna fare esperimenti e mandare piloti « nuovi » ai mondiali, perché non concentrarli (Serra sul Calif), e far puntare al primo posto assoluto una combinazione prestigiosa come Zoli sul Kestrel 22? Cppure, dato che Vergani, altro pilota di punta, non partecipa appunto per lasciare il posto al pilota « nuovo », perché non partecipa con questo pilota nuovo sul Calif, che è un biposto? Aumenterebbero le possibilità di vincita della Squadra Italiana — obiettivo principe — ed il pilota « nuovo » impararebbe senza dubbio di più.

Ma non sarà tutta una manovra per confondere il nemico, visto che piloti e alianti possono essere scambiati fino a poco prima dell'inizio dei mondiali???

ETA BETA

* * *



3. SETTIMANA VOLOVELISTICA DI BOLZANO

27 Mag. - 4 Giug.

tutto esaurito

L'ormai classico ed indovinato incontro triangolare tra i volovelisti, italiani, tedeschi ed austriaci vedrà la partecipazione di ben 60 alianti.

Ecco il programma ed il regolamento della brillante manifestazione:

PROGRAMMA

SABATO 27 Maggio

Ore 9 - Attività volo locale di allenamento. Arrivo dei partecipanti, assegnazione alloggi, controllo.

Ore 20,30 - Inaugurazione ufficiale della Settimana Volovelistica Internazionale con cena all'Hotel Grifone.

DOMENICA 28 Maggio

Ore 9,30 - S. Messa in campo con presenza autorità e banda musicale.

Ore 10,15 - Esibizione aeromodelli radiocomandati, esibizione alianti, passaggio pattuglia acrobatica nazionale, lanci di precisione paracadutistici.

Ore 11,30 - Inizio attività volo locale di allenamento.

DA LUNEDI' 29 Maggio e Sabato 3 Giugno

Attività di volo con impostazione libera dei temi a seconda delle condizioni meteo (vedi regolamento).
Voli turistici locali.

GIOVEDI' 1° Giugno

Effettuazione gara Trofeo R. Benini con atterraggio obbligato a Trento (vedi regolamento).

Ore 21 - Cena e premiazione.

DOMENICA 4 Giugno

Ore 10,30 - Chiusura ufficiale della Settimana Volovelistica e premiazione nel salone di rappresentanza del Comune di Bolzano.

Regolamento

1 - NORME GENERALI

1.1 - Le prove di gara avranno inizio il giorno 29-5-1972 e si concluderanno il 3-6-1972.

1.2 - La classifica finale verrà fatta «per aliante». Sono ammessi due piloti per macchina.

1.3 - La classifica finale verrà fatta conteggiando le tre migliori prove per aliante.

1.4 - Dato il carattere amichevole della competizione la classifica sarà unica, senza suddivisioni di categorie. Gli alianti biposto dovranno avere sempre due persone a bordo.

2 - TEMI DI GARA E RELATIVI COEFFICIENTI

2.1 - I temi di volo saranno a libera scelta del concorrente. Il punteggio per ciascuna prova verrà calcolato moltiplicando il numero di km. percorsi per il coefficiente relativo al tipo di prova svolta.

2.2 - Distanza libera - Coefficiente 1 (uno)

sono comprese in questa categoria:

- a) distanze libere in linea retta
- b) distanze libere in linea spezzata con un solo punto di virata prefissato o non prefissato
- c) tutte le distanze con meta prefissa o triangolari non completate. In quest'ultimo caso si convalidano le prove classificandole nel coeff. 1 anche se dopo aver girato il primo vertice prefissato, si cambia il tracciato previsto sorvolando un secondo vertice non prefissato.

2.3 - Distanza con meta prefissata - Coeff. 1.3

sono comprese in questa categoria:

- a) distanze con atterraggio in punto prefissato.
- b) distanze in linea spezzata con atterraggio in punto prefissato ed un solo pilone intermedio, pure prefissato.

2.4 - Andata-ritorno prefissata - Coeff. 1.5

2.5 - Distanza triangolare - Coefficiente 1.5

sono comprese in questa categoria le distanze triangolari con lato minore inferiore al 28% del totale circuito. Il superamento dei vertici prefissati deve avvenire nella successione dichiarata prima del volo.

2.6 - Distanza triangolare - Coefficiente 2

sono comprese in questa categoria le distanze triangolari con lato minimo non inferiore al 28% del totale circuito. Il superamento dei vertici prefissati deve avvenire nella successione dichiarata prima del volo.

3 - PARTENZE

3.1 - Per la prima giornata la lista di partenza verrà formata per sorteggio. In ogni giorno successivo verrà effettuata una rotazione di 1/6.

3.2 - L'ora di decollo verrà resa nota giornalmente in sede di Briefing.

3.3 - Ogni aliante potrà ripetere la partenza 3 volte. Ogni ripetizione comporterà ovviamente l'allineamento dell'aliante in coda alla residua fila di partenti. Per ogni falsa partenza o ritardo deciderà insindacabilmente il Direttore della Linea di Partenza.

3.4 - Per cause tecniche o meteorologiche, il Direttore di Linea ha facoltà di sospendere le partenze anche se queste sono già state iniziate.

3.5 - Se non si realizza la possibilità di far effettuare a tutti i partecipanti presenti sulla linea, almeno una partenza, la prova viene annullata.

3.6 - Punto e quota di sgancio saranno uguali per tutti e verranno stabiliti giornalmente in sede di Briefing. Lo sgancio dovrà avvenire entro il raggio di 1 Km. dal punto prestabilito. Per i voli di cui ai punti 2.4, 2.5, 2.6 il punto di sgancio dovrà essere fotografato al rientro qualora detto punto non si identificasse con l'aeroporto di partenza.

4 - PILONI O PUNTI DI VIRATA

4.1 - Sono ammessi soltanto centri abitati indicati sulla Carta Geografica ufficiale 1:500.000 consegnata a ciascun concorrente.

4.2 - Le prove fotografiche non chiaramente identificabili saranno dichiarate nulle dalla direzione di gara.

5 - PROVE FOTOGRAFICHE

Il scivolo dei punti può essere convalidato soltanto mediante prova fotografica.

5.1 - Dovranno essere usate esclusivamente pellicole bianco-nero.

5.2 - Il formato della pellicola dovrà essere il 24x36 mm. ed è consigliabile un apparecchio fotografico con obiettivo F 50.

5.3 - La dichiarazione di partenza va scritta sull'apposita lavagna e fotografata prima del decollo e all'atto del rientro.

5.4 - Le foto dei piloni si debbono effettuare alla quota minima di 800 m «ground» ed in posizione come prestabilito dalle regole FAI.

5.5 - La punta dell'ala deve essere visibile nella foto. Si consiglia di piazzare stabilmente l'apparecchio fotografico nell'abitacolo.

5.6 - Per i voli previsti nelle discipline 2.4, 2.5, 2.6 il punto di sgancio va fotografato col criterio dei piloni soltanto se detto punto non si identifica con l'aeroporto di partenza.

6 - ATTERRAGGI FUORI CAMPO

Il punto preciso ove è avvenuto l'atterraggio corredato da riferimenti al centro abitato più vicino, deve essere convalidato da una dichiarazione scritta di due testimoni o da una autorità locale.

7 - CONSEGNA DEI DOCUMENTI DI GARA

Immediatamente dopo il volo, il pilota deve consegnare la seguente documentazione:

- a) modulo-dichiarazione di volo compilata e firmata
- b) macchina fotografica non manomessa
- c) barogramma
- d) eventuale dichiarazione di atterraggio.

8 - GIURIA-DIREZIONE DI GARA

8.1 - Una commissione di 3 persone effettuerà i controlli dei documenti di gara e le misurazioni sulla carta ufficiale 1:500.000.

8.2 - Per voli non completati delle discipline 2.3, 2.4, 2.5, 2.6 la distanza del punto di atterraggio dall'ultimo pylon verrà proiettata sull'asse della rotta preissata.

8.3 - Se la differenza di quota tra lo sgancio e la zona di atterraggio supera i 1000 m verranno detratte 4 Km per ogni 100 m di eccedenza.

8.4 - Gli arrotondamenti dei Km e dei punti verranno fatti in ometto.

8.5 - Le classifiche giornaliere dovranno ritenersi provvisorie fino all'accertamento delle prove fotografiche.

9 - RECLAMI - RICORSI

Dato il carattere amichevole della manifestazione, non verranno presi in considerazione reclami o ricorsi.

10 - VARIAZIONI

In sede di Briefing, la direzione di gara si riserva di comunicare eventuali variazioni al presente regolamento.

TROFEO RODOLFO BENINI

Gara di distanza con meta prefissata:
BOLZANO → Punto di virata «X» → **TRENTO**
riservata a tutti i partecipanti alla Settimana Volovelistica Internazionale di Bolzano 1972.

REGOLAMENTO PARTICOLARE

1 - La gara si svolgerà presumibilmente il 1 Giugno 1972; detta data sarà però suscettibile di spostamento in funzione di particolari esigenze tecnico-organizzative. Essa è organizzata con la collaborazione della Sez. Volo a Vela dell'Aero Club Trento.

2 - Il volo compiuto per tale trofeo non verrà considerato ai fini della classifica generale per il trofeo « Primavera di Bolzano ». Esso avrà quindi una classifica a parte.

3 - Il volo consisterà in un percorso prefissato Bolzano-Trento passando per un punto di virata a libera scelta del concorrente.

4 - Per ogni Km percorso (calcolato in linea retta sulla carta unificata 1:500.000) verrà assegnato 1 punto, senza tener conto del tempo impiegato.

5 - Per la validità della prova e quindi l'inserimento in classifica il concorrente dovrà atterrare nell'aeroporto di Trento.

6 - Il mancato sorvolo del punto di virata prestabilito da parte del concorrente che abbia regolarmente atterrato a Trento, comporterà la valutazione della sua distanza Bolzano-Trento.

7 - Luogo, quota e ora di sgancio saranno decisi dalla giuria in sede di briefing.

8 - La classifica sarà unica senza suddivisioni di categorie. Gli alianti biposto dovranno avere due persone a bordo.

9 - Subito dopo la partenza degli alianti dall'aeroporto di Bolzano, le squadre con i relativi rimorchi si trasferiranno nell'aeroporto di Trento a disposizione dell'organizzazione per eventuali recuperi.

10 - Subito dopo l'atterraggio e l'avvenuta consegna dei documenti di gara, ogni aliante dovrà essere smontato e sistemato nel relativo rimorchio.

11 - Dalle ore 14 in poi del giorno di gara, tutte le squadre e gli equipaggi godranno dell'ospitalità dell'Aero Club Trento.

12 - Al termine del programma serale, è previsto il rientro a Bolzano in un'unica colonna stradale.

13 - Ogni altro particolare quale ad esempio: distinta dei premi, criteri di assegnazione degli stessi, istruzioni e consigli per l'atterraggio, programma della serata ecc. sarà chiarito in una pubblicazione ufficiale a parte.

COPPA SIEGFRIED FREISSINGER

(Riservata ai piloti del Gruppo Sportivo Volo a Vela Bolzano)

Il mattino del 4-6-1972, n occasione della premiazione dei vincitori della Settimana Volovelistica 1971 verrà assegnato il trofeo Siegfried Freissinger al pilota del Gruppo Sportivo Volo a Vela Bolzano che nel periodo 6-6-

1971 - 4-6-1972 avrà compiuto il miglior volo di distanza con partenza dall'aeroporto di Bolzano.

Saranno inclusi nella classifica di questo trofeo anche coloro che effettueranno voli di distanza durante la Settimana volovelistica in quanto partecipanti a tale manifestazione. Per la valutazione della distanza percorsa saranno applicate le norme internazionali FAI oopod:ne verrà assegnato un punto per ogni Km percorso indipendentemente dal tipo di tema di volo svolto.

COPPA RINO SENONER

(Riservata a tutti i piloti che arriveranno a Bolzano in volo veleggiato)

1 - Nel periodo 1° Aprile - 27 Maggio 1972 verranno classificati gli arrivi a Bolzano in volo veleggiato a condizione che il pilota perfezioni la sua iscrizione alla Settimana Volovelistica.

2 - I piloti dovranno documentare l'arrivo a Bolzano in « meta prefissata » in linea retta o con un solo pilone intermedio.

3 - Il punteggio sarà assegnato dalla Commissione Sportiva locale in funzione dei Km validi (un punto per Km) secondo le norme FAI. (Aeroporto di Bolzano 240 m s.l.m.)

4 - Il trofeo non verrà assegnato se non saranno compiuti voli con almeno 100 Km validi.

5 - Fuori classifica saranno previsti premi per coloro che potranno documentare voli di cui al punto 2 anche parzialmente completati purché siano stati compiuti almeno 100 Km validi.

COPPA NORBERT HOLZNER riservata ai motoalianti

A seconda del numero e delle caratteristiche dei motoalianti partecipanti alla Settimana Volovelistica il Comitato Organizzatore studierà un tema di gara che verrà reso noto quanto prima.

N.B. - Il IV Corpo d'Armata e la Legione Carabinieri di Bolzano hanno gentilmente messo a disposizione dei partecipanti gli hangar necessari per il ricovero degli alianti. Lo spostamento degli alianti sul campo verrà effettuato esclusivamente da automezzi militari.

Ci è pervenuta l'arguta ed interessante lettera che riportiamo e — in attesa di ritornare in argomento — rimandiamo i nostri lettori alla pubblicazione QUADERNI DI VOLO A VELA (pubblicazione sfortunatamente rimasta al n. 1) nella quale sono stati raccolti tre articoli di Philip Wills appunto sulla libertà al volo.

LETTERA APERTA DI PHILIP WILLS AL PRESIDENTE DELL'AERO CLUB TEDESCO

Egregio Presidente,

mi indirizzo a Lei in riferimento all'articolo di Gerhard von dem Hagan, pubblicato da Aerokurier in ottobre ed apparso su Sailplane and Gliding nel numero di febbraio, avente come titolo «Avrà un futuro il Volo a Vela in Germania?». Tale articolo è accompagnato da una strabiliante cartina nella quale, in base alle proposte in corso, sono illustrati i controlli della spazio aereo della Germania di domani.

A questo proposito mi sembra necessario richiamare la Sua memoria su alcuni dati salienti: già in passato Sailplane and Gliding segnalò che solo nel novembre 1970 il Volo a Vela tedesco aveva sentito la necessità di istituire un Comitato per la difesa dello spazio aereo, quando invece l'Inghilterra fin dal lontano 1957 intuì l'importanza della medesima nominando a tale scopo una Commissione che si preoccupasse di salvaguardare il futuro del Volo a Vela e automaticamente di tutti gli sports aviatori in genere.

Per quindici anni il lavoro di questa Commissione fu arduo ma inesorabile e attraverso una serie di vere e proprie «lotte» riuscì ad ottenere, in favore del nostro Sport, un accettabile grado di libertà.

Se da un lato ci sentiamo solidali coi nostri «collegi tedeschi», ai quali auguriamo tutto il successo al fine di sventare la attuazione di simili progetti, non possiamo tuttavia non biasimare il ritardo con cui il Volo a Vela tedesco ha espresso il proprio disappunto in materia.

Da alcuni anni in Germania, che pure è una delle nazioni all'avanguardia di questo sport, il volo in nube è proibito; ricordo che più volte, in occasione delle assemblee del C.I.V.V., ebbi a discutere questo stato di cose col mio amico Seff Kunz; via via si fece strada in me la convinzione che l'Aero Club tedesco considerasse la citata limitazione come una misura di sicurezza assolutamente necessaria.

D'altra parte, Egregio Presidente, non bisogna dimenticare che oggi possiamo usufruire di molti sistemi di controllo di provata efficacia, adottati da Nazioni che annoverano una densità di traffico aereo almeno pari, se non superiore, a quello del-

la Germania Federale, ma che lasciano una soddisfacente libertà alla pratica del volo in nube: il margine di sicurezza rientra nei limiti comuni.

A questo punto, Egregio Presidente, Le sarebbe legittimo pensare che questi non sono affari miei, ma purtroppo non posso condividere questo pensiero perché proprio in occasione dell'ultimo Meeting del C.I.V.V la nazione che Lei rappresenta ha presentato un'istanza che mira a far abolire il volo in nube per tutti i prossimi Campionati del Mondo a venire, adducendo le due seguenti motivazioni: innanzitutto, dal momento che i piloti tedeschi non possono in alcun modo allenarsi al volo in nube, il vantaggio degli altri partecipanti sarebbe automatico e al tempo stesso « poco sportivo ». Ma se i volovelisti tedeschi da tempo immemorabile hanno deciso di sottostare a questa limitazione, perchè tutti gli altri lo dovrebbero? Penso che questa tesi vada considerata col beneficio d'inventario, sostenuto come sono dalla convinzione che il Vostro non è un caso « unico » nella storia burocratica del volo e in funzione di ciò ancora una volta desidero ribadire che, in simili circostanze, l'esempio altrui vada preso come vessillo e sprone per far trionfare la propria causa.

A proposito, curiosa coincidenza, proprio nello stesso numero di Sailplane and Gliding, si legge che parecchi concorrenti dell'Unione Sovietica sono stati penalizzati, nel corso dei Campionati Nazionali, per aver spirato ad una quota inferiore ai 300 m...; non vorrei che in un prossimo futuro il rappresentante della Russia per il volo a vela chiedesse la parola per proporre di abolire nei Campionati del Mondo la spirale sotto tale quota, dal momento che...

L'altra ragione addotta porta sul tappeto la valutazione delle probabilità di collisione che il volo in nube comporta. Dal mio punto di vista ciò è assolutamente ridicolo: proibendo il volo in nube si *aumentano* le probabilità di collisione. Proviamo ad immaginare una qualsiasi giornata di gara; ogni concorrente sfrutterà la termica fino al top e poi via in rotta fino alla prossima, solo che molti concorrenti ad uno stesso momento si troveranno alla stessa quota lungo lo stesso percorso. Impossibile regolamentare o addirittura

imporre una condotta al singolo pilota, tale da non nuocere a se stesso e agli altri (l'ideale sarebbe fermarsi a 150 mt. dalla base ma come stabilire in maniera pratica qual'è questa quota di sicurezza se non conosciamo per certo la quota della base nube?).

Non posso nascondere la mia soddisfazione nel sentire respinta la proposta tedesca. In 25 anni, cioè dal tempo in cui faccio parte del C.I.V.V., mi sono sempre battuto per stabilire che se due nazioni avanzano la loro candidatura ad organizzare i « Mondiali » si scelga quella che non pone limitazioni al volo in nube. E sono anche fermamente convinto che la B.G.A. continuerà ad agire ispirandosi a questo principio al fine di evitare che il C.I.V.V. possa assecondare ora questa ora quella tendenza mirante a limitare il nostro Sport.

Solo in nome dell'alto scopo che il mondo volovelistico internazionale, attraverso i suoi rappresentanti più quotati, vuole raggiungere mi prendo la libertà di inviare, per conoscenza, copia di questa mia lettera a tutte le riviste specializzate dei vari paesi perchè l'impostazione da me data a questo problema non sia oggetto di errate interpretazioni.

P. W.

notiziario

Notizie dall'Aeroclub

Volovelistico Milanese

Il 19 marzo annuale

inaugurazione dell'attività

Il 17-3 ha avuto luogo il pranzo dei brevettati (ottobre 1971). Il direttore della scuola Giorgio Frailich ha consegnato tutti i brevetti mentre Riccardo Brigliadori ed Egidio Galli dedicavano ad ognuno dei festeggiati due appropriate parole di circostanza. L'occasione è servita anche per fare il 1° pranzo ufficiale nella « stalla » presso casa Maestri a Verzago. Il locale è interamente arredato con materiale aeronautico ed agreste ed è ormai consacrato punto di ritrovo per le rumorose mangiate e bevute che rallegrano e caratterizzano le nostre serate nelle giornate di attività.

I nomi dei 14 brevettati sono i seguenti: Amorosì Gianfrancesco - Canato Manlio - Gerosa Maria Rosa - Labellarte Mario - Magistretti Carlo - Pavia Mickey - Stucchi Massimo - Antonini Edoardo - Gatti Antonio - Goy Valentino - Lanzi Alessandro - Orsini Raffaello - Pertici Remo - Vettore Maurizio.

A tutti, ancora, il nostro migliore augurio!

Come ormai è consuetudine da diversi anni, l'inizio della stagione volovelistica coincide con il 19 marzo, festa di San Giuseppe. Questo perché quando l'Aeroclub Volovelistico Milanese svolgeva principalmente a Bresso la sua attività quest'ultima era impedita, all'incirca da novembre a marzo, dalle avverse condizioni meteorologiche.

Ora che l'attività viene svolta nel campo volo di Verzago — frazione di Alzate Brianza — situato in posizione amena due passi dal Montorfano, 400 metri s.l.m. con pista, raccordi, piazzale in asfalto ed hangar 20 x 24 a disposizione, ragioni che inizialmente obbligavano ad una chiusura di diversi mesi non sussistono più e pur potendo volare quasi sempre per tutto l'arco dei mesi che compongono l'anno non abbiamo voluto rinunciare a questa tradizionale e simpatica cerimonia di apertura. Cerimonia che oggi consiste nel rito religioso celebrato nella vecchia chiesetta di Verzago, nella benedizione sul campo di tutte le macchine al-

lineate e nel pensiero dedicato a tutti coloro che, purtroppo, non ci sono più.

Segue quindi un piccolo rinfresco servito su un rustico tavolone ai piedi della Torre. Quest'anno abbiamo avuto il piacere di avere con noi, nonostante tutti i suoi impegni, l'Onorevole Ubaldo De Ponti che, pregato di dire due parole sul volo silenzioso, ha esteso il discorso iniziando così la sua campagna elettorale ed invitando tutti i presenti ad un meditato volo. (o forse voleva dire voto). Quindi si è dato inizio ai voli. Nella tarda mattinata è arrivato, pilotato da Zanetti, il Calif A 21 del Presidente Ricardo Briigliadori. Poi, a pomeriggio inoltrato, il Calif (modello « araba fenice ») è ritornato al luogo d'origine. Comunque giornata bella ed intensa anche se un pochino « agitata ».



*La tripletta dei PIPER!
In mezzo il 95 HP
ai lati i due 150 HP*

Walter Neubert con il Kestrellone si aggiudica il nuovo primato mondiale di velocità sul triangolo di 300 Km

Nello scorso mese di Febbraio in occasione di uno stage in Kenia Walter Neubert, a bordo del Kestrel 22 « Jumbo », ha migliorato il primato mondiale di velocità sul percorso triangolare di 300 Km volan-

do alla sensazionale media di 154 Km/h!
Quanto prima avremo dallo stesso pilota una sua relazione su tale volo.

Cedo in affitto ASW-15

con strumenti, radio, batterie con caricatori, carrello chiuso e accessori; ottenibile a Milano dal 24 Luglio; costo per un mese: 530.000 compresa assicurazione RCT e corpo, più ogni altra spesa per danni non coperti da assicurazione (p.e.: trasporto stradale fino a Rieti). Scrivere a: Alvaro J. de Orleans, Via Appia Antica n. 189 - 00178 Roma.

Senza la minima scassatura

Vendo Uribal D, costruito nel 1968, 200 ore circa, ottimo stato, strumentato. Scrivere a: Ing. Paolo Grazioli, Via Gogna n. 185 - 36100 Vicenza.

Collimatore "U" per planata finale

Non ho la pretesa di passare per inventore ma avrei il piacere di mettere a disposizione dei volovelisti una mia ideazione, che ritengo più semplice di un regolo e più pratica di una taboscia.

Mi riferisco al « Collimatore U » per planata finale, che — seppur ad interpretazione analogica — risponde con sufficiente precisione ai diversi valori di impiego. Il collimatore si compone di:

- a) un cursore, con ai bordi — in senso verticale — una scala delle efficienze ed al centro una tabella delle efficienze (e delle relative velocità) che risultano, a seconda della polare dell'aliante, in corrispondenza dei diversi valori di Mc Cready e della presenza o meno di vento;
- b) una tavola, ove sono riportate, in basso in senso orizzontale, una scala delle distanze e, diagonalmente, le linee relative alle quote i cui valori sono leggibili sul bordo superiore.

Il modo di impiego è il seguente:

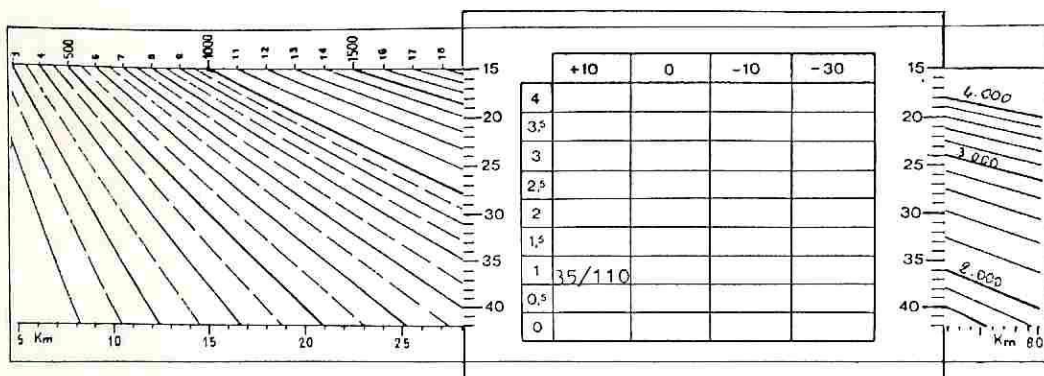
— *rilevazione*, dalla tabella, dell'efficienza risultante per un determinato valore di Mc Cready e per il caso di vento contemplato;

— *collimazione* della scala delle efficienze del cursore con la distanza stabilita e lettura del valore di quota relativo alla linea passante per il punto dell'efficienza considerata.

Nella realizzazione del collimatore il campo di impiego è stato praticamente circoscritto agli alianti di classe standard, limitando la scala delle efficienze a 1/42 e considerando la scala delle distanze valide per una lettura tra 8 Km e 10 Km (la validità del principio non esclude, però, la possibilità di una eventuale realizzazione per alianti di maggiori caratteristiche); comunque la semplice sostituzione della tabella permette di impiegare l'apparecchio su alianti aventi potari differenti.

Particolari accorgimenti sono stati, infine, adottati per limitare le dimensioni del collimatore (cm 20 × 8) e per agevolare la lettura, migliorando l'approssimazione man mano che i valori di quota risultano più bassi.

Paolo Urbani



Nell'ipotesi, a titolo esemplificativo, che per Mc Cready + 1 e vento + 10 Km/h l'efficienza sia 35 alla velocità di 110 Km/h (la tabella nel caso in esame non riporta tutti i valori, essendo ciò compito del pilota), il collimatore ci dice che a 28 Km dall'arrivo occorre iniziare la planata con 800 metri di quota.

A numero ultimato ci perviene il testo relativo ai lavori della Commissione e troviamo modo di inserirlo in questo numero senza apportare modifiche a quanto scritto a pag. 4, sia perché già stampato, sia perché ci permangono le preoccupazioni espresse.

R. S.

I lavori della Commissione Tecnica Permanente

Dopo la pausa estiva, cioè quel periodo che tutti noi dedichiamo anche al volo per trovare l'energia necessaria a pilotare le varie scrivanie durante l'inverno, la Commissione ha ripreso la sua attività.

Innanzitutto sono ricominciate le dispute tecnico-organizzativo-sociali nazionali che inevitabilmente sorgono con l'ufficio della segreteria generale dell'Aero Club d'Italia, dispute tanto scontate quanto è evidente la diversità di vedute che può esistere fra chi pratica uno sport e chi crede di sapere tutto dello stesso senza avere nemmeno la voglia di andare a vedere da vicino come sono fatti gli alianti di oggi, limitandosi forse ad ascoltare eroici resoconti fabbricati ad arte da chi ha libero e comodo accesso agli uffici romani e vuole mettere bene in risalto i propri voli. Non ci si è fermati a questo, naturalmente.

Ecco una sintesi delle proposte avanzate, di quelle di importanza nazionale, e delle relative decisioni eventualmente adottate dal Consiglio Federale.

Partecipazione della squadra italiana ai campionati mondiali di VRŠAC

È stato proposto l'invio di quattro piloti, due per classe, con alianti da chiedere ai privati, per avere macchine a livello competitivo mondiale.

Piloti: Attilio Pronzati, Nino Perotti, Angelo Zoli e Sandro Serra.

17 persone il totale della équipe. Capo-équipe Piero Morelli, vice capo-équipe Egidio Galli, direttore tecnico Walter Vergani, che ha rinunciato a partecipare come pilota per motivi che gli rendono grande merito, avendo optato per l'incarico di allenare e mettersi al servizio della squadra, con la sua grande ed indiscussa esperienza.

Assistenza meteo: Plinio Rovesti.

Il bilancio di previsione delle spese è aumentato in considerazione degli allenamenti collegiali ritenuti indispensabili così come la partecipazione a gare da parte della intera squadra prima dei mondiali. Questo è il primo apporto derivato dalla istituzione della figura del direttore sportivo o tecnico, non è la definizione che conta, che dovrebbe servire ad amalgamare la squadra per raggiungere risultati migliori.

Il tutto è stato approvato dal Consiglio Federale.

Il solo punto sul quale sono apparse delle divergenze da parte dell'Aero Club d'Italia riguarda l'utilizzazione di alianti privati e il necessario compenso che la Commissione ritiene di dovere concedere a fronte del mancato uso delle macchine per una intera stagione da parte dei proprietari e per rimettere a nuovo le stesse dopo l'utilizzazione in una gara durante la quale i piloti non possono certo avere riguardi eccessivi per l'aliante. Non esiste altra via d'uscita. Gli alianti costano sempre di più, soprattutto quelli a livello di competitività mondiale e i « libera » in particolare, e l'Aero Club d'Italia non dispone di macchine del genere, per tanti motivi che è inutile elencare e che sono noti quasi a tutti. Ben vengano quindi i privati disposti a prestare gli alianti. Ad essi deve andare il nostro ringraziamento perchè quando questa forma di liberalità cessasse, una squadra italiana ai campionati mondiali con macchine di prestigio non la vedremo probabilmente più, dato quello che costerebbe all'Aero Club d'Italia fornirsi degli alianti idonei a tenersi aggiornato.

Costituzione di una équipe nazionale permanente

Mancavano legami che unissero le varie

possa venire fuori un signore che dica: firmo e si proceda all'attuazione! Non vorremmo potere affermare, come temiamo, che abbiamo lavorato molto per fare lavorare altri a controllare perchè poi nessuno possa in definitiva attuare quanto proposto.

In questo malaugurato caso sarebbe fin troppo facile additare gli organi di controllo ai volovelisti che rappresentiamo per spiegare che il blocco lo dobbiamo solo ad essi. Questo non conforterebbe nessuno.

Sarebbe troppo facile e porterebbe a dedurre che l'aviazione cosiddetta minore, ma che noi preferiamo definire sportiva, italiana, dà davvero fastidio a tutti e non sta o cuore a nessuno. E non è il risultato che speravamo di ottenere quando abbiamo contribuito a comporre il piano ex quadriennale, ora triennale e forse domani solo piano del non verificatosi sviluppo del volo in Italia. Speriamo però di essere contraddetti dai fatti, e lo speriamo profondamente.

Centro Nazionale per il Volo a Vela di Rieti

Il piano triennale prevede una ristrutturazione del Centro per adeguarlo alla sua originaria funzione, che è andata confondendosi con il passare del tempo. Esso prevede l'utilizzazione del Centro da parte dei piloti che effettuino corsi prestabiliti, escludendo i frequentatori saltuari, come in effetti è nello spirito di un Centro che sia veramente nazionale. Quest'ultimo concetto è stato particolarmente ribadito da Civilavia. La realtà però ci propone uno stato di cose nel quale i frequentatori saltuari sono un forte numero che non può valersi del locale Aero Club perché non adeguato a sostenere il loro peso, almeno per ora; questi piloti usano quindi del Centro come tutti noi facciamo dei nostri gruppi di volo a vela, pur non essendo questa la finalità dell'ente in questione.

Per il 1972 forse il piano triennale non sarà in grado di essere applicato e nel frattempo non è logico fermare l'attività di questi volovelisti. Dopo una riunione con i loro rappresentanti, durante la quale è stato redatto un documento fondamentale contenente le richieste chiare dei punti essenziali necessari a questa attività, la Commissione ha proposto una soluzio-

ne per il 1972, con possibilità di esame alla fine dell'esercizio, per determinare la possibilità concreta di continuare nello stesso senso o di introdurre eventuali modifiche per i prossimi anni.

La proposta si articola sui seguenti punti:

- a) reperimento di un istruttore fisso di elevato livello. Punto base per la vita stessa del Centro;
- b) tariffe differenziate per i frequentatori saltuari, proposte dalla Commissione sull'esame dei costi medi nei vari Club di volo a vela, onde garantire, nei confronti dei frequentatori saltuari, una gestione economica e non politica quale il Centro deve avere nei confronti dei partecipanti a corsi di interesse nazionale, regolarmente preordinati;
- c) subordinazione dell'attività saltuaria a quella prestabilita, sotto il controllo della direzione del Centro;
- d) inserimento di questa attività nel piano operativo generale del Centro, compatibilmente con i corsi prestabiliti;
- e) possibilità di utilizzo per questa attività di istruttori e trainatori volontari, scelti dalla direzione del Centro;
- f) facoltà decisionale per eventuali controversie delegato esclusivamente alla direzione del Centro.

Con questo la Commissione non si illude di avere definitivamente risolto un problema tanto grande e annoso. Siamo solo convinti di avere fatto del nostro meglio. Ce ne hanno convinto gli stessi volovelisti interessati esponendoci chiaramente le loro esigenze, che sono poi anche quelle di ognuno che voglia andare a volare a Rieti senza speculare sulla esistenza del Centro. Ora la parola non è più alle varie commissioni, ma ai fatti e più precisamente alle ore di volo. Siamo convinti che questa sia la vera occasione per dimostrare che a Rieti manca un ente giuridicamente uguale a quelli che raccolgono altri volovelisti, ma che anche qui le persone hanno lo stesso spirito di sacrificio e la stessa passione dei soci di tutti gli altri club. Il Consiglio Federale infatti non dovrebbe avere motivi per alterare le linee della proposta, per il 1972.

*Il Presidente:
Sandro Serra*

Una precisazione a proposito della "Termoonda"

È uscita recentemente, a cura dell'Aero Club d'Italia, la 3^a edizione riveduta ed ampliata del mio manuale « METEOROLOGIA per i piloti di volo a vela ».

In questa 3^a edizione sono stati trattati nuovi argomenti di notevole interesse volovelistico. Un intero capitolo è stato dedicato, ad esempio, ai fenomeni della « termoonda », tema che, com'è noto, in questi ultimi anni è stato oggetto di un approfondimento collettivo sia da parte dei volovelisti italiani, nel corso di alcune tavole rotonde tenutesi a Roma ed a Calcinate, sia a Marfa al Congresso Internazionale dell'OSTIV nel 1970.

Nella 3^a edizione dell'opera citata, sono riassunti i principi che governano questi particolari fenomeni termoondulatori di origine orografica, « così come hanno potuto essere formulati sulla scorta delle esperienze condotte fin qui dai volovelisti italiani ». Ricollegandomi a questo mio brano del capitolo sulla « termoonda », e ponendolo in relazione con gli accenni alle esperienze condotte dall'ing. Ferrari, sono preso dallo scrupolo che tali accenni non siano forse sufficienti — per chi si accosta solo ora allo studio di questo fenomeno — a porre nel giusto rilievo il ruolo svolto in questo campo dal Ferrari medesimo, e mi pare quindi opportuno precisare, da queste colonne, che tali esperienze sono state condotte in base alle ricerche fatte per primo dall'ing. Guido Antonio Ferrari; ricerche e studi (riguardanti i vari aspetti del fenomeno, con ampio rilievo riservato alla tecnica di utilizzazione volovelistica) di cui mi sono principalmente servito sia per la elaborazione della memoria presentata all'OSTIV (apparso nel n. 87 di « Volo a Vela » - novembre-dicembre 1970), sia per il capitolo dedicato alla « termoonda » nella 3^a edizione del mio libro « Meteorologia per i piloti di volo a vela ».

Per quanto riguarda le osservazioni aerologiche da me compiute in Argentina fin dal 1952, nello strato limite fra l'aria instabile che investe una catena montana e quella stabile sovrastante, devo precisare poi che, sotto l'urgenza di nuove esigenze, ho soltanto da pochi anni inquadrato tali ricerche nell'ambito delle osservazioni di « termoonda »; sia perchè una simile denominazione nel '52 non era ancora stata conosciuta, sia perchè, da allora, per molti anni ancora, ha continuato a considerare queste ricerche soprattutto sotto l'aspetto meteorologico.

E appunto in relazione alle varie prospettive in cui può essere analizzato il fenomeno della « termoonda », ho accennato nel mio lavoro alla diversa accoglienza fatta a tale termine da parte dei volovelisti e da parte dei meteorologi, notando come l'importanza di questa denominazione sia soprattutto di carattere volovelistico, poichè essa riassume in sè il duplice significato di una situazione ondulatoria e quello della relativa tecnica di utilizzazione in volo veleggiato.

Plinio Rovesti

Un metodo di centraggio delle termiche

Dei metodi per centrare le termiche ne sono stati descritti tanti, da quello che presume una intuizione quasi divina del pilota, a quello che ricorda un piccolo ma esoterico trattato di geometria quasi-euclidea, ecc.

Oggi vorrei descrivere un metodo particolarmente semplice ma efficace che mi ha insegnato l'istruttore polacco Wielgus l'estate scorsa a Rieti. Ritengo però necessario ricordare che tutti questi metodi, nessuno escluso finchè non verrà accoppiato un cercatermiche a un pilota automatico, richiedono dal pilota buon senso e molta applicazione.

Questo metodo assume che le termiche abbiano una forma almeno lontanamente circolare; la filosofia di base consiste nell'ottenere prima delle informazioni sulla posizione della termica e, solo dopo averle ottenute, nell'applicare un tipo di correzione particolarmente semplice della traiettoria.

Vediamo come si svolge in pratica questo metodo. Supponiamo di vedere un bel nuvolone, di andarci sotto, e di trovare una ascendenza. Aspettiamo un paio di secondi, a seconda della velocità che tenevamo, e iniziamo una virata; qualche pilota più dotato afferma di poter sentire il sollevamento di un'ala dovuto alla termica, e di sapere quindi in che direzione girare; beato lui, io normalmente non sento niente, e giro come capita, spesso a destra.

A questo punto è importante che io faccia un giro intero a velocità rigorosamente costante, idem per l'inclinazione, senza fare alcuna correzione; ci sono due motivi per fare così; primo, se non tengo velocità ecc. costanti, NON ripasso, alla fine del giro, per lo stesso punto; secondo, se non compio un giro completo prima di fare correzioni, non posso acquistare le informazioni che mi servono a fare le correzioni in modo ragionato.

Dopo il primo giro, che se fatto a velocità ecc. costanti (scusate la ripetizione, ma è importante) avrà una traiettoria bella circolare, entro in fase correzione, che eseguo così: aspetto la Botta Sotto il Sedere (BSS), appena la avverto raddrizzo l'aliante per uno-tre secondi, a seconda di quanto tempo era durata la discendenza (ecco l'utilità del giro precedente), e poi continuo la virata come prima, e, importantissimo, NON compio ulteriori correzioni durante il secondo giro. Il terzo giro idem; ma sempre una sola correzione molto breve ogni giro. Le correzioni vanno applicate solo dopo la BSS; non bisogna cadere nell'errore comune, che tutti noi facciamo ogni tanto, di applicare in un giro la stessa correzione nello stesso punto del giro precedente « perchè ha dato buoni risultati »; inoltre, una volta centrata la termica, non bisogna rilassarsi troppo, perchè si perde il centro molto rapidamente, se non si sta continuamente attenti.

Riassumendo: si entra nella termica, si fa un giro pulito, al secondo giro si fa una sola correzione dopo la BSS, e tutti gli altri giri idem. È straordinario vedere su di un biposto come un principiante, che si lamentava di non riuscire a « tenere » le termiche, riesca, se pilota ragionevolmente pulito, a curare rapidamente questa sua difficoltà; ovviamente, appena progredisce a sufficienza, dovrà raffinare ulteriormente la propria tecnica di centraggio; ma a quel punto, con questo metodo semplicissimo, avrà già « stlato » parecchi altri piloti che nelle termiche si applicano un pochino meno; e questo gli darà non poca soddisfazione.

Calcolatore di dati di volo PIROL 17

PRINCIPIO ELETTRONICO

L'avvento dell'elettronica moderna ha reso possibile la realizzazione del calcolatore PIROL 17.

Questo strumento è programmato per fornire con precisione le seguenti funzioni e informazioni:

- a. Variometro compensato ad energia totale
 - b. Variometro netto (indicatore della velocità verticale della massa d'aria)
 - c. Integratore di Mac Cready (IMC) mediatore di salita
 - d. Suggeritore della velocità Mac Cready (SC)
 - e. Integratore di Mac Cready per gli ultimi 22 sec. di salita
 - f. Integratore nettovariometrico ultimi 22 sec. per planata d'arrivo
 - g. Generatore audio a doppio tono asservito al Suggeritore di velocità Mac Cready. Sofisticati circuiti forniscono al pilota, in ogni fase del volo, i dati desiderati senza costringerlo alla consultazione di vari strumenti nè a calcoli o memorizzazione di valori.
- Il PIROL 17 consente l'uso ottimale dell'aliante in qualsiasi situazione meteo. Il variometro a energia totale è il componente più importante del calcolatore, esso solo permette una rapida misura dei movimenti verticali dell'aria indipendentemente dalla velocità dell'aliante, e costituisce l'elemento basilare per il funzionamento di un suggeritore di velocità affidabile.

ENERGIA TOTALE

L'aliante ideale, in assenza cioè d'attriti, vola in accordo col principio di conservazione dell'energia che può essere espresso con:

$$(1) \quad \text{Energia totale} = 1/2 mv^2 + mgh$$

m = massa v = velocità
 g = forza di gravità h = quota

La formula mostra che se non vi è apporto di energia dall'esterno (assenza di motore e di velocità verticali dell'aria), a qualsiasi variazione nell'energia di moto (cinetica = $1/2 mv^2$) corrisponde una variazione di quella potenziale (mgh). Se per esempio il pilota accelera l'aliante in due secondi da 100 a 170 km/h, converte energia potenziale in cinetica, ma la sua manovra comporterà per un variometro non compensato una indicazione di circa -5 m/sec.

Al contrario una manovra inversa, di rallentamento, comporterà una indicazione positiva di salita.

Questi valori di accelerazione o decelerazione possono essere calcolati con la seguente formula:

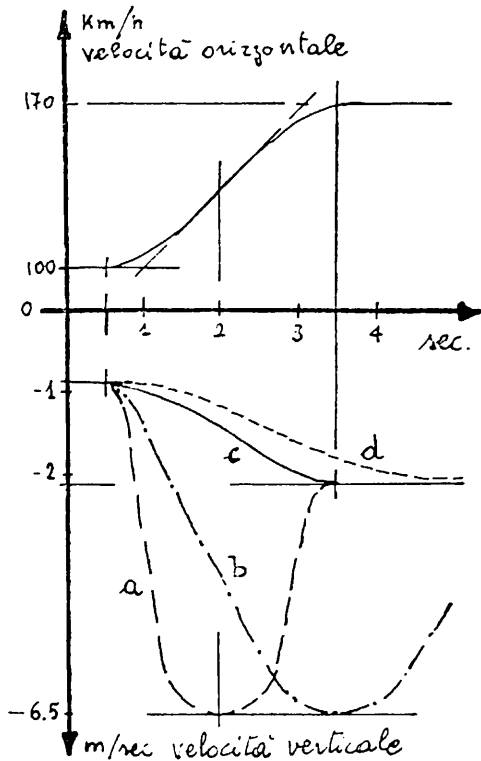
$$(2) \quad \frac{\Delta h}{\Delta t} = - \frac{1}{2g} \frac{\Delta v^2}{\Delta t}$$

che è la forma differenziata della formula (1).

Se pertanto si riesce a generare con epse-dienti pneumatico-elettronici un segnale che rispecchi la formula (2) e lo si sottrae all'indicazione del variometro normale, si potrà eliminare l'indesiderato effetto della « termica da cabrata » o « termica da cloche ».

Per visualizzare quanto sopra detto guardiamo la fig. 1 in cui in funzione del tempo sono descritti:

- a. velocità verticale dell'aliante
- b. indicazioni, ritardante nel tempo, di un normale buon anemometro aneroide
- c. valori di velocità verticali dell'aliante secondo la polare
- d. indicazioni fornite su un variometro elettrico pronto e a perfetta compensazione d'energia totale.



In questa presentazione sono state volutamente trascurate le perdite d'energia dovute alla manovra di picchiata o di cabrata.

Nel volo in spirale queste manovre producono un aumento del carico alare, l'indicazione potrà sembrare sovracompensata cioè all'inizio della picchiata leggeresi un piccolo valore di salita e all'inizio della cabrata un piccolo valore di discesa.

FUNZIONAMENTO DEL CALCOLATORE DEL PIROL 17

— Due identici sensori metallici misurano le velocità verticale ed orizzontale;

— il segnale di compensazione Energia Totale, regolabile sia in quantità che in prontezza o ritardo, è sottratto nel sommatore al segnale variometrico.

In questo modo ogni possibile errore dovuto a: posizionamento imperfetto delle prese statiche, presa di pitot, capacità variometriche sbilanciate e caduta di pressione capillare, può essere agevolmente corretto regolando nel volo di messa a punto i potenziometri semifissi.

La imprecisione di questo strumento è estremamente piccola grazie al fatto che agli identici sensori metallici si presentano uguali variazioni di quota e di temperatura. La sensibilità di questi sensori è proporzionale alla densità dell'aria, per cui col gradiente di temperatura standard si ha un errore nella grandezza indicata di circa il 3 % per ogni 1000 metri di variazione di quota.

Per compensare questo inconveniente, lo strumento è tarato in laboratorio alla quota di 1000 metri per cui, alla quota di 4000 metri, salendo di 1 m/sec, si leggerà 0,91 m/sec.

È un errore, ma piccolo e per giunta noto. Gli altri componenti del circuito, sono programmati per il volo ottimale secondo Mac Cready; il diagramma di fig. 2 mostra:

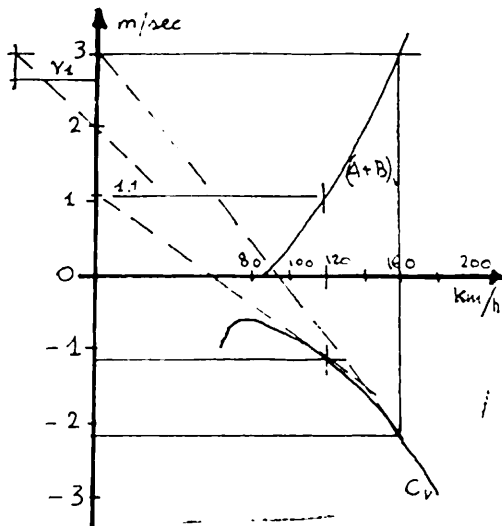
C_v = la polare delle velocità verticali dell'aliante

A = rateo medio di risalita

B = velocità verticale istantanea della massa d'aria.

L'accuratezza del metodo grafico (tangente) per individuare la velocità di volo ottimale può essere facilmente provata matematicamente.

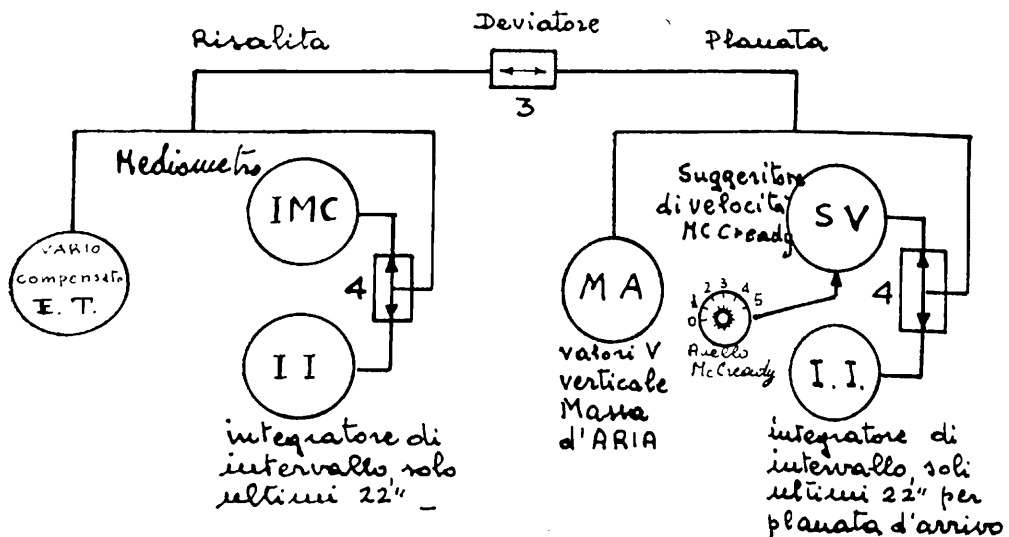
Il metodo è valido anche in situazioni ventose, fino a che la corrente ascendente



è inclinata o spostata dal vento stesso. Ciò non avviene, per esempio, nei voli in onda stazionaria, in questo caso il punto da cui si traccia la tangente sarà spostato verso sinistra per vento in coda ovvero si può proporzionalmente ridurre il valore A (salita media di Mac Cready) che si imposta sul calcolatore del PIROL 17.

Tutti i simboli usati nei paragrafi seguenti, sono descritti nella seguente legenda, mentre nella fig. 3 sono schematizzate le funzioni e prestazioni del PIROL 17 e le sue presentazioni.

3. Deviatore per selezionare il modo di funzionamento: risalita o planata.
6. Manopola di regolazione del volume del generatore audio.
10. Deviatore per zavorra: con o senza.
4. Deviatore per integratore: funzione normale o soli ultimi 22 secondi.
8. Deviatore per fondo scala a 5 o 10 m/sec.
9. Deviatore per prontezza di risposta 1,5/3 sec.
11. - 12. - 13. Azionabili con cacciavite per azzeramenti.
14. - 15. Regolazioni della compensazione Energia Totale.
5. Manopola per l'impostazione del valore di Mac Cready stabilito dal pilota.



6. regolazione volume acustico
7. interruttore generale
8. deviatore per fondo scala @ 5 - 10 m/sec
9. deviatore prontezza di risposta 1.5 - 3 sec.
10. deviatore per zavorra con ← senza

FUNZIONAMENTO IN RISALITA

Durante la fase del volo impiegata per guadagnare quota (deviatore 3 verso l'alto), lo strumento principale HI fornisce indicazioni variometriche E.T. compensate con due diverse prontezze: a scelta, mediante il deviatore 9.

Il comportamento del variometro non è « nervoso » nemmeno nella posizione più pronta (1,5 sec.).

L'impostazione della prontezza agisce anche sul segnale acustico.

Con l'aumentare dell'ascendenza la frequenza del segnale aumenta decisamente, rendendolo più acuto, e superato il valore dello zero, è pulsato con una frequenza che cresce con l'aumento del valore dell'ascendenza.

L'integratore MC calcola cumulativamente la media per il Mac Cready dei valori di salita A dividendo per il tempo impiegato il guadagno di quota. L'integratore MC è avviato automaticamente portando il deviatore 3 dalla posizione « planata » a quella « risalita ».

L'integratore II media i valori variometrici degli ultimi 22 secondi (approssimativamente una virata di 360°) permettendo al pilota di confrontare la velocità di risalita dell'ultimo giro, con quella media ottenuta dall'inizio del volo in spirale. Quest'ultimo valore rimane in memoria e viene ripresentato riportando il deviatore 4 dalla posizione IISC alla TI.

FUNZIONAMENTO IN PLANATA

Lasciando l'ascendenza, si posiziona il deviatore 3 verso il basso con il che si modifica sostanzialmente il programma del calcolatore.

Il sommatore somma algebricamente anche i valori di velocità verticale, secondo la polare dell'aliante.

Il segnale nettovariometrico risultante, è indipendente dalla velocità anemometrica tenuta in planata dall'aliante, nonchè dalle sue variazioni. Esso indica solo il valore assoluto dei movimenti verticali della massa d'aria circostante.

Se il pilota desidera sfruttare soltanto ascendenze che siano migliori delle precedenti, il segnale nettovariometrico deve

superare il valore medio precedentemente riscontrato (valore prefissato di Mac Cready), dell'ammontare della velocità di caduta dell'aliante alla velocità di spirale usata in termica.

Questo valore è memorizzato nel calcolatore dal fabbricante, in accordo con la polare dell'aliante cui lo strumento è destinato.

Mediante il deviatore 10 si inseriscono nelle memorie, alternativamente, i dati relativi all'aliante con o senza zavorra.

In un altro sommatore viene effettuata la seguente operazione:

$$-(A + B)_v + A - B(-1) = f$$

dove f è la deviazione dalla velocità di Mac Cready.

Se per esempio il pilota vola a 120 km/h scendendo -1 m/sec., la deviazione f per una impostazione di Mac Cready a $+2$ m/sec. sarà (vedi fig. 2): $-1,1 + 2 - 1(-1) = 1,9$ m/sec.

L'indice del 2° strumento indicherà 1,9 m/sec. invitando il pilota ad accelerare ovvero a diminuire questa indicazione fino ad azzerarla, cosa che avverrà, raggiunta la velocità di 160 km/h, quando il valore di $(A + B)_v$ diverrà di 3 m/sec.

Il deviatore 4 permette, in questa fase del volo, di sostituire alla indicazione precedente l'integrale dei valori nettovariometrici relativo agli ultimi 22 secondi.

L'indicazione nettovariometrica integrata può essere usata per il controllo della planata finale.

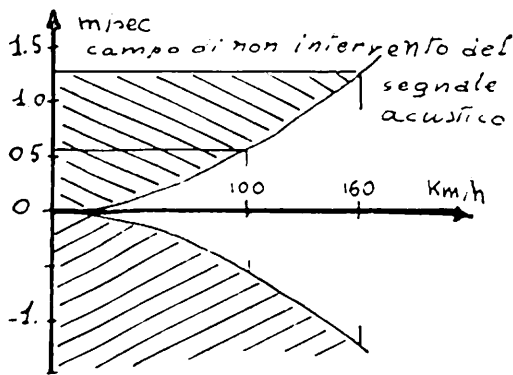
Il segnale acustico è comandato dal nettovariometrico ed è attivato od escluso da un circuito logico.

Si ode un segnale soltanto se il pilota deve variare la velocità di planata a causa di una variazione nella velocità di discesa; se questo diventa un vivace segnale staccato, è un invito ad una cabrata in candela, in una termica.

Per prevenire indicazioni nervose del suggeritore di velocità, il segnale audio è programmato in modo da intervenire soltanto dopo che la deviazione ha raggiunto un certo valore.

Nella figura 4, il segnale audio interverrà nel campo di velocità orizzontale/verticale tratteggiato.

Già molti anni fa si ebbe una realizzazione di calcolatore per alianti.



Il PIROL 17, presentato come prototipo alla stampa specializzata la primavera dell'anno scorso, è stato messo a punto nel corso dell'estate e i primi esemplari saranno ottenibili, con prenotazione immediata, per il mese di aprile.

PIROL 17 è il risultato delle ultime conquiste tecnologiche elettroniche e non avrebbe potuto essere realizzato senza il fondamentale apporto dei moderni amplificatori operazionali, analogici, che sono alla base di ogni calcolatore di dati. Nella superficie di un solo millimetro quadrato sono integrati transistori e resistori per amplificare segnali con una minima corrente di alimentazione. I vantaggi principali sui precedenti tipi di calcolatori per aianti, sono: il nuovo tipo di compensazione elettronico/pneumatica pura senza l'ausilio di intermediari quali membrane

elastiche o prese esterne tipo venturi; l'impiego dei più moderni componenti elettronici tra cui 13 amplificatori operazionali e 26 componenti attivi al silicio tra diodi; transistori e transistori ad effetto di campo, alimentati da uno stabilizzatore interno di tensione che ne consente il perfetto funzionamento con una unica batteria che abbia una tensione tra 10 e i 16 Volt!

Compatto, di peso ridotto e minimo ingombro.

Il PIROL 17 è distribuito in Italia dalla APE di Torino, via Giolitti 52, e potrà essere consegnato in primavera su prenotazioni immediate.

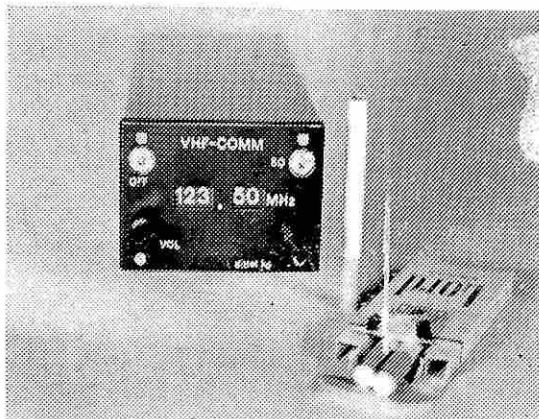
Carlo Della Chiesa

* * *

**ORA OMOLOGATI ANCHE IN ITALIA!!
APPARECCHI RICE-TRASMITTENTI**

- DITTEL -

**PER AEREI DA TURISMO ED ALIANTI.
- 12 CANALI -**

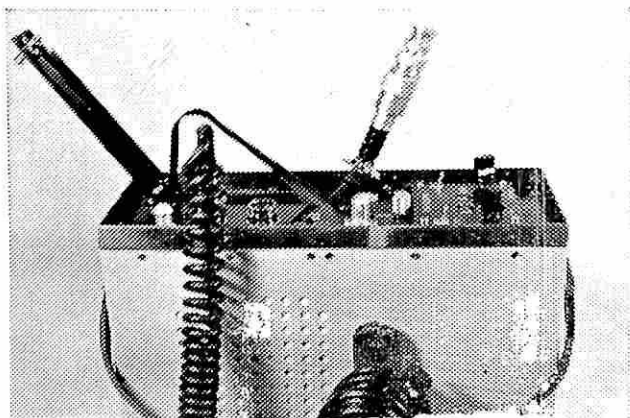


VHF - COMM FSG 15

per alianti e motoalianti.
Potenza d'uscita 2 W HF

VHF - COMM FSG 16

per aerei da turismo.
Potenza d'uscita 6 W HF
Stazioni fisse di bordo.
Misure: 102 x 77 x 186
Peso: Kg. 1,1



VHF - COMM FSG 15 P

Potenza d'uscita 2 W HF

VHF - COMM FSG 16 P

Potenza d'uscita 4,5 W HF
Stazioni a terra portatili con batteria,
altoparlante ed antenna retrattile.

WALTER DITTEL K.G.

LUFTGERÄTEBAU
891 LANDSBERG/LECH
Tel. (08191) 481 - Telex 527214

IN ITALIA:

per informazioni ed
ordinazioni rivolgersi a:
WERNER v. FISCHER
39100 BOLZANO - Via A. Hofer 4/47

Federation Aeronautique Internationale

Riunione CIVV del 4 e 5 Febbraio 1972 a Parigi

a cura di Piero Morelli

La riunione della CIVV è stata preceduta il 4.2 da una riunione preparatoria del Bureau alla quale è stata invitata la delegazione jugoslava ed ha presenziato il presidente della FAI Forrer e il Direttore Generale della FAI Hennecart. Riassumo le delibere della CIVV nella riunione del 5.2:

I - *Verbale riunione 12.11.71*: approvato.

II - *Regolamento Campionati Mondiali 1972*:

Al nuovo testo presentato dagli Organizzatori sono state apportate alcune modifiche di dettaglio.

Degna di nota la conclusione raggiunta sull'attribuzione di punti in caso di collisione aerea. È stata respinta la proposta di regolamentazione rigida.

È stato invece deciso di fornire il seguente « concetto guida » alla Giuria Internazionale:

« Ai piloti di aliante in gara coinvolti in una collisione aerea sarà accreditata la distanza più breve realizzata da uno degli aliante interessati, se non sarà accertata la responsabilità dell'incidente prima della prova successiva ».

Agli aliante che sconfinano dal territorio jugoslavo (il che è espressamente proibito dal Regolamento) saranno attribuiti zero punti per quella prova.

Dalle formule per il punteggio (art. 9.2 e 9.3 del Boll. n. 2) (D-30) e (d-30) sono stati sostituiti con D e d, rispettivamente. Per il calcolo delle distanze su rotta sono stati accettati i criteri suggeriti dal Bureau su proposta del sottoscritto. (N.B.: si richiama l'attenzione della CSC e della Commissione V.V. sulla opportunità di adottare tali criteri nel Regolamento dei Campionati Italiani).

Notizie fornite dagli Organizzatori:

— Per chi lo desidera, c'è la possibilità di allenarsi in Jugoslavia prima del periodo

ufficiale degli allenamenti, sugli aeroporti di Pančevo e Zrenjanin (zona di Belgrado).

— Le carte geografiche ufficiali 1/500.000 saranno inviate ai piloti partecipanti entro maggio.

— Alloggiamenti: i piloti + 1 persona per ogni Squadra saranno alloggiati nell'Hotel dell'aeroporto. Gli altri saranno alloggiati in camerate a Vrsac.

— È prevista la presenza del Maresciallo Tito all'inaugurazione dei Campionati.

— Stampa: disponibili 30 linee telefoniche internazionali nell'ufficio postale di Vrsac e un telex.

III - Medaglia Lilienthal 1971:

Una sola proposta pervenuta (dalla SSA-USA). All'unanimità è stata decisa l'attribuzione allo statunitense Karl H. Striedieck per il primato internazionale di andata e ritorno stabilito il 7.11.1971 (periodo invernale) sulla catena dei monti Appalachi con km. 916,3, su aliante club.

IV - Varie:

Viene data notizia delle seguenti competizioni internazionali (*suggerisco alla Ae.C.I. di dare la massima diffusione a queste notizie*):

— Gara internazionale per aliante Club (Ka-6 e similari): iscrizione di non più di 4 piloti per nazione, tramite Ae.C. Nazionale, entro 30 aprile 1971.

Luogo: Schwarze Heide (Germania Occ., a nord della Ruhr).

Data: 18.6 - 2.7.1972.

È gara di grande importanza: potrebbe preludere all'istituzione di una classe Club internazionale.

— Gara internazionale motoalianti:

2 classi: monoposti - biposti.

Luogo: Burg-Feuerstein (Germania Occ., presso Norimberga).

Data: 3.6 - 11.6.1972.

(N.B.: è stata rinviata l'effettuazione del primo Campionato Mondiale Motoalianti, previsto per il 1974).

— Gara Europea « Daily Telegraph »: ammessi 10 piloti stranieri (secondo ordine cronologico iscrizione) contributo partecipazione: 50 sterline - alloggio gratuito
luogo: Dunstable (Inghilterra)
data: 19-28.8.1972

— 1ª Gara Internazionale Femminile:
luogo: Leszno (Polonia)
data: luglio 1973 (durata 13 giorni + 1 settimana allenamenti)
alianti Pirat forniti dagli organizzatori.
Ae.C. Nazionali invitati a comunicare intenzione a partecipare entro 1.10.1972.
Vengono inoltre sentite:

— una relazione Oberg (Svezia) su difficoltà dovute a limitazioni imposte dal traffico aereo in Svezia. L'argomento è di interesse generale, date le situazioni analoghe in diversi altri Paesi. Per ora la FAI raccoglie informazioni;

— una relazione Johannessen (Norvegia) sui diversi possibili sistemi di punteggio (preliminare per decisioni prossima riunione su terna di sistemi che FAI sottometterà alla scelta di Organizzatori Campionati Mondiali, dal 1974 in poi).

V - Elezioni Presidente e Bureau

Vengono confermati:

Presidente: Gehriger (Svizzera)

V. Presidenti: Jancelewicz (Polonia), Kunz (Germania Occ.), Morelli (Italia), Welch A. (Gran Bretagna).

Segretario: Grandjean (Belgio).

VI - Data e luogo prossima riunione:

2 e 3 novembre 1972, a Parigi.

MEDAGLIA LILIENTHAL PER IL 1971 CHE VERRA' ASSEGNATA
ALLA CONFERENZA GENERALE 1972 A PARIGI

STATI UNITI
KARL H. STRIEDIECK

Per aver stabilito il 7 novembre 1971 un nuovo record di distanza, a traguardo fisso con ritorno, nella categoria D-1 con 916,3 km. su un aliante della classe « Club ».

Questa notevole prestazione è stata ottenuta in inverno lungo la catena dei monti

Appalacchiani utilizzando principalmente l'ascendenza delle cime.

Questa dimostrazione del suo spirito combattivo ha permesso al sig. Striediech di riguadagnare il record del mondo che egli aveva già stabilito nel marzo 1968.

INFORMAZIONI PRELIMINARI
SULLA PRIMA GARA INTERNAZIONALE FEMMINILE SU ALIANTI

L'Aero Club della Repubblica Popolare Polacca intende organizzare a Leszno nel luglio 1973 la 1ª Gara Internazionale su alianti per donne alle seguenti condizioni: HniQè-l'0 y0df, eHf

Durata: 13 gg. di competizione circa preceduti da una settimana di pratica.

Concorrenti: Ciascun Aero Club Nazionale avrà il diritto di iscrivere non più di 2 donne pilota + 1 assistente per ciascun pilota, vale a dire 4 persone in tutto. A nessun'altra persona può essere offerto l'alloggio sul posto. Esperienza di volo minima richiesta ai piloti concorrenti: distintivo d'argento e non meno di 150 ore di volo come primo pilota.

Alianti: Tutte le donne concorrenti dovranno guidare alianti Pirat messi a disposizione dagli organizzatori a nolo. Si prevede che la spesa per l'affitto ammonterà a circa 300 \$USA per aliante per l'intero periodo di gara e pratica (20 gg.).

Programma: La gara si svolgerà in base

al regolamento simile a quello valido per un campionato medio di carattere mondiale.

Recuperi: Tutti i recuperi verranno fatti dagli organizzatori, normalmente con i dispositivi di recupero aerei o stradali ove quello aereo si rivelasse impossibile.

Tassa di iscrizione: 10 \$ USA per persona, pilota o assistente al giorno, comprendente vitto e alloggio, dispositivi di lancio aerei e di recupero.

La decisione finale se la gara verrà organizzata o meno dipende dal numero delle iscrizioni preliminari ricevute fino all'ottobre prossimo. Gradiremmo pertanto essere informati, entro il 1º ottobre 1972 circa la vostra eventuale partecipazione alla gara.

Dopo l'emanazione del regolamento e dei moduli di iscrizione per la fine dell'anno corrente, iscrizioni definitive verranno accettate fino al marzo 1973.

**Costante sicurezza
attorno a voi**



SALVAVITA

**CONTRO
FOLGORAZIONI CORTOCIRCUITI SOVRACCARICHI**

