

VOLO A VELA

PERIODICO DEI VOLOVELISTI ITALIANI N. 52



MARZO 1965

Il raduno volovelistico di Calcinate del Pesce si svolgerà nei giorni 1 e 2 Maggio 1965

Come abbiamo comunicato nel numero di febbraio di « Volo a Vela », nei giorni 1 e 2 Maggio p.v. si svolgerà un amichevole Raduno Volovelistico organizzato dal Centro Studi del Volo a Vela Alpino sull'Aeroporto « Paolo Contri » di Calcinate del Pesce - Varese.

Con questo raduno aviovelico i volovelisti varesini si ripromettono di far conoscere ai piloti che ancora non hanno volato a Calcinate, le risorse meteorologiche del varesotto, del Verbano e del Ceresio, soprattutto ai fini del volo a vela in montagna. Pertanto, in base alle condizioni del tempo, verranno indicati ai piloti i temi di volo considerati di possibile realizzazione.

Si ritiene che gli alianti partecipanti al raduno saranno una ventina. I volovelisti potranno giungere sul campo di Calcinate nelle ore pomeridiane del giorno precedente l'inizio del raduno, cioè venerdì 30 Aprile.

Le iscrizioni dovranno pervenire al Centro Studi del Volo a Vela Alpino di Calcinate del Pesce - Varese — entro il 20 Aprile p.v. — La quota di iscrizione per ogni aliante è di L. 10.000, con diritto a quattro traini aerei sino alla quota di 1.000 metri. Il vitto e l'alloggio sono a carico dei partecipanti. Il loro importo si aggira sulle mille lire per ogni pasto e ammonta a 700 lire per ogni pernottamento. I posti letto sul campo di Calcinate sono una ventina e verranno assegnati ai piloti provenienti dalle località più lontane.

È questo il primo raduno volovelistico di quest'anno e da esso i piloti si attendono buone condizioni di veleggiamento, dato il periodo primaverile in cui si svolge, che generalmente è favorevole ai voli veleggiati in tutta la regione prealpina.

Il « Trofeo Ghirlandina » non avrà luogo quest'anno

L'Aero Club di Modena ha rinunciato per quest'anno all'organizzazione delle gare per la disputa del « Trofeo Ghirlandina ». Pertanto la competizione, che nel « Calendario Sportivo Nazionale » dell'Ae. C.I. del corrente anno, figura organizzata per i giorni 30 Aprile e 1-2 Maggio, deve ritenersi annullata. In tali giorni, invece, è stato indetto il raduno amichevole di Calcinatone del Pesce.

Riunione della commissione volo senza motore della F.A.I.

Nei giorni 1 e 2 Aprile 1965 ha avuto luogo a Parigi la riunione della C.V.S.M. della F.A.I. alla quale hanno partecipato i Delegati dei vari Paesi aderenti alla Federazione Aeronautica Internazionale.

Gli argomenti discussi riguardano quasi esclusivamente il prossimo Campionato Mondiale di Volo a Vela. A tale proposito la Signora Anna Welch, che assumerà la direzione del Campionato stesso, ha reso note le ultime disposizioni di carattere organizzativo e tecnico-sportivo riguardanti la grande competizione mondiale. Si è appreso così che la direzione del Campionato disporrà di 30 apparecchi trainatori e che le partenze per le due classi (Standard e Libera) avverranno ogni trenta secondi.

Gli aianti potranno essere custoditi in hangar, anche montati. Per i primi tre giorni destinati ai voli di allenamento i piloti saranno liberi di compiere qualsiasi tema, mentre nei successivi tre giorni i temi saranno fissati dalla organizzazione del Campionato.

Tralasciando altre notizie di dettaglio comunicate dalla Signora Welch, diremo che

la Commissione ha poi trattato il problema della scelta della sede per i successivi Campionati Mondiali. Nella stessa seduta i rappresentanti degli Stati Uniti d'America e dell'Unione Sovietica hanno dichiarato che nei loro Paesi esiste la possibilità di organizzare i Campionati Mondiali, mentre l'Austria, dal canto suo, sarebbe disposta ad accettare tale organizzazione a condizione che le vengano concessi in uso dieci apparecchi trainatori. In tal caso, l'Austria proporrebbe come sede dei Campionati AIGEN, aeroporto a Sud di Linz.

Qualora altri Paesi desiderassero porre la loro candidatura per l'organizzazione dei successivi Campionati, dovranno formulare proposte concrete in South Cerney.

Gli Stati Uniti d'America hanno proposto che i piloti che realizzano prove di diamante F.A.I. possano fregiarsi di tali insegne anche se sono in possesso del « C » d'argento. La decisione è stata rinviata alla prossima riunione della Commissione, che avrà luogo a Monaco di Baviera nei giorni 29 e 30 Ottobre 1965.

Un senza coda della classe Standard

Il Dr. Reimar Horten, dopo un lungo periodo di permanenza in Argentina è ora rientrato in Germania, dove continua i suoi studi e le sue ricerche nel campo dei tutt'ala. Da qualche tempo, presso l'Università di Colonia, sta progettando uno « Standard » senza coda, che risponderà alle attuali norme O.S.T.I.V. Secondo i calcoli del Dr. Horten l'efficienza del nuovo aliante sarà attorno a 34. Le centine alari saranno costruite con una combinazione di alluminio e materie plastiche. Il peso a vuoto sarà di circa 290 Kg.

La costruzione del nuovo tutt'ala, che verrà denominato « Colonia », è compiuta da un gruppo di appassionati volovelisti appartenenti all'Università ed alla Scuola di Ingegneria, nonché da sportivi ha fanno parte di varie organizzazioni della città di Colonia. I lavori sono iniziati da qualche mese ed il Dr. Horten spera di poter portare a termine rapidamente il suo nuovo senza coda.

405 insegne di diamante F.A.I. nel mondo

Secondo le statistiche F.A.I. — alla data del 1° Gennaio 1965 — le insegne di diamante (certificato di performances « F » - « C » d'oro con tre diamanti) erano in tutto il mondo 405. In testa alla lista dei Paesi cui appartengono i piloti che hanno conseguito i « tre diamanti », sta la Polonia con ben 115 insegne. Segue la Francia con 94, la Germania Federale con 60, gli Stati Uniti d'America con 41, l'Austria con 13, la Cecoslovacchia con 12, la Germania dell'Est con 10, l'Inghilterra con 8, l'Africa del Sud con 7, la Svizzera e la Jugoslavia con 6, l'Ungheria, con 5, l'Olanda, il Belgio, l'Argentina ed il Canada con 4, la Nuova Zelanda con 3, l'Italia, la Finlandia e la Svezia con 2, l'India, la Romania e la Rhodesia con 1.

Due nuovi « Standard »

Il « Boomerang », australiano, di costruzione classica in legno e l'« UTU », finlandese, tutto plastica.

Gli australiani hanno recentemente completato la messa a punto di un nuovo aliante della classe « Standard », il « Boomerang », che rappresenterà la produzione di questo Paese ai prossimi Campionati Mondiali di Volo a Vela. Si tratta di un aliante di costruzione classica in legno, che si caratterizza soltanto per il piano di coda orizzontale interamente mobile, con freccia molto accentuata.

Per quanto riguarda lo « Standard » finlandese « tutto plastica », diremo che si tratta di un aliante studiato e costruito presso l'Istituto Politecnico Finlandese (PIK) dall'Ing. Antilla Faisant. La cellula

è stata costruita totalmente con materiali sintetici. La fusoliera è costituita da due mezze conchiglie unite mediante incollaggio. Si ritiene che le caratteristiche aerodinamiche di questo nuovo aliante siano molto vicine a quelle del « Vasama », con una finezza massima dell'ordine di 34. L'UTU è munito di aerofreni installati sul bordo d'uscita dell'ala, a circa un metro dalla fusoliera. La loro escursione verso il basso è di 90°.

L'aliante pesa a vuoto 190 Kg. ed a pieno carico 300 Kg. Il carico alare è di 26,7 Kg/mq. La velocità massima in atmosfera agitata ed a rimorchio è di Km/h 207. In atmosfera calma la velocità limite è di 250 Km/h.

René Ruinet, dell'Aero Club dell'Est, vincitore della « Coppa Breguet » 1964

René Ruinet, dell'Aero Club dell'Est, si è aggiudicato la « Coppa Breguet » 1964, che, come di consueto, viene assegnata in Francia al pilota che durante l'anno compie un maggior numero di chilometri in voli di distanza. Si tratta di una competizione annuale, dalla quale, com'è noto, da noi ha tratto ispirazione l'organizzazione del « Trofeo San Pedrino ».

I volovelisti francese che nel 1964 hanno partecipato alla competizione sono stati 428 ed hanno percorso complessivamente 143.000 Km.

René Ruinet ha vinto con 20.594 punti, seguito da Cartry con 17.443 e da Henry con 16.433. Il 61 % dei chilometri totalizzati dai volovelisti francesi nell'edizione 1964 della « Coppa Breguet » sono stati percorsi in voli con ritorno al punto di partenza e comprendono ben 90 triangoli di 300 Km. ed uno di 500 Km., compiuto dal vincitore della Coppa. Non mancano anche i voli di distanza libera, ma l'orientamento verso le prove con ritorno al punto di partenza è senza dubbio nettissimo.

Buon inizio a Calcinatè

464 ore di volo a vela nel primo trimestre 1965

Nella regione dei Laghi del Verbano, del Varesotto, del Lario e del Ceresio la stagione volovelistica sembra presentare, quest'anno, condizioni particolarmente favorevoli al volo a vela.

Infatti, nei soli primi tre mesi del 1965 i piloti del Centro Alpino di Calcinatè hanno totalizzato 464 ore di volo a vela, contro le 208 ore del primo trimestre dello scorso 1964.

Nei primi mesi di quest'anno le situazioni ondulatorie da NW si sono presentate con una certa frequenza e nella regione dei Laghi sono stati spesso toccati i 4.500 m, con l'effettuazione, inoltre, di voli di notevole durata.

A metà marzo non sono mancate anche le giornate con buone condizioni termiche ed anche quelle cosiddette di « termomonda ».

Anche i volovelisti torinesi, nonché quelli dell'Accademia, del CPV e di qualche altro gruppo hanno iniziato l'attività primaverile con buoni risultati.

Ci sia pertanto concesso formulare la speranza che questo favorevole esordio dell'annata volovelistica sia di buon auspicio per la nostra attività sportiva 1965 e che le condizioni meteorologiche di quest'anno possano davvero favorire i voli sportivi e le performances, più dello scorso biennio.

Con questa speranza nel cuore varchiamo la soglia della primavera.

Concorso per trenta posti di Sottotenente A.M. del Ruolo Naviganti Speciale

1. Il Ministero della Difesa comunica che è indetto un concorso per titoli ed esami a 30 posti di Sottotenente in Servizio Permanente Effettivo nell'Arma Aeronautica - Ruoli Naviganti Speciale - Scadenza: 30 Aprile 1965.
2. Possono essere ammessi al concorso:
 - a) gli Ufficiali subalterni di complemento in servizio o in congedo dell'Arma Aeronautica, Ruolo Naviganti, che siano in possesso del brevetto di Pilota militare e abbiano compiuto un periodo di servizio di almeno due anni come ufficiali piloti;
 - b) i Sottufficiali di carriera dell'Arma Aeronautica, Ruolo Naviganti, che siano in possesso di un diploma di licenza di Istituto medio di 2° grado, del brevetto di pilota militare e che abbiano prestato almeno quattro anni di servizio come sottufficiali piloti.

I limiti di età sono stabiliti in anni 27 aumentabili, in particolari casi, ad anni 37.

3. Le domande redatte in carta legale da L. 400, dovranno pervenire al Ministero della Difesa - Aeronautica - Direzione Generale del Personale Militare - 1° Reparto - 5° Divisione Concorsi, Roma - non oltre il 30 Aprile 1965.
4. Le disposizioni particolari sono contenute nel bando di concorso le cui copie sono disponibili presso il Ministero Difesa-Aeronautica (Ufficio Relazioni Pubbliche e Documentazione) e presso gli Enti Centrali e periferici dell'Aeronautica Militare.

VOLOVELISTI

Molti di voi non hanno provveduto al rinnovo dell'abbonamento secondo le norme indicate nei numeri degli scorsi mesi. Fatelo subito servendovi del modulo di Conto Corrente Postale che vi abbiamo trasmesso che porta il n° 27.440 intestato al Centro Studi del Volo a Vela Alpino Varese.

	Un anno	Due anni	Sost. (2 anni)
Italia:	L. 3.000	L. 5.000	L. 10.000
Estero:	L. 4.200	L. 6.000	L. 10.000

Concorso per il reclutamento di 388 Allievi Ufficiali di comple- mento nell'Aeronautica Militare

Il Ministero della Difesa comunica che è indetto un concorso per il reclutamento nell'Aeronautica Militare di Allievi Ufficiali di complemento nei seguenti Corpi e Ruoli e per il numero dei posti a fianco di ciascuno indicati:

— (per laureati)

— Corpo del Genio Aeronautico:
Ruolo Ingegneri (specialità costruzioni aereo-mechaniche, infrastrutture aeronautiche, elettronica), posti 51.
Ruolo Chimici, posti 4.
Ruolo Fisici (specialità geofisici), posti 5.

— Corpo di Commissariato - Ruolo Commissariato, posti 22.

— Corpo Sanitario Aeronautico, posti 35.

— (per diplomati)

— Arma Aeronautica - Ruolo Servizi, posti 150.

— Corpo del Genio Aeronautico - Ruolo Assist. Tecnici (specialità Aeronautici, armamento, elettricisti, elettronici, edili, assistenti di laboratorio, geofisici), posti 111.

— Corpo di Commissariato - Ruolo Amministrazione, posti 10.

Titoli di studio:

— Genio Aeronautico: laurea in ingegneria dei vari indirizzi o laurea in architettura, a seconda della specialità, per il Ruolo Ingegneri - Laurea in chimica o chimica industriale per il Ruolo Chimici - Laurea in fisica, scienze matematiche, matematica e fisica, o laurea in discipline nautiche rilasciata dall'Istituto Universitario Navale di Napoli per il Ruolo Fisici.

— Corpo di Commissariato - Ruolo Commissariato: laurea in giurisprudenza, economia e commercio, scienze sociali - politiche - coloniali oppure laurea in scienze - economiche marittime conseguita presso la Sezione Armamento Navale dell'Istituto Superiore Navale di Napoli.

— Corpo Sanitario Aeronautico: laurea in Medicina e chirurgia ed abilitazione professionale.

— Arma Aeronautica Ruolo Servizi: Diploma di Maturità classica, scientifica, artistica ovvero abilitazione magistrale.

— Genio Aeronautico - Ruolo Assistenti Tecnici: Diploma di Istituto Tecnico industriale (dei vari indirizzi) o Agrario o Nautico o diploma di Geometra, maturità classica, scientifica od artistica, a seconda della specialità.

— Corso di Commissariato - Ruolo Amministrazione: diploma di Ragioniere o Perito commerciale.

Sono ammessi ai corsi predetti i cittadini italiani che abbiano compiuto il 18° anno di età e non superato il 28° alla data del 25 febbraio 1965. Per coloro che sono stati dispensati dal presentarsi alle armi, perchè già residenti all'estero, il limite massimo di età è elevato ad anni 32.

Gli aspiranti dovranno far pervenire, a mezzo raccomandata diretta al Ministero della Difesa-Aeronautica - Direzione Generale Personale Militare, 5° Divisione Concorsi - Roma, domanda redatta in carta legale da L. 400, secondo le modalità stabilite dal bando di concorso.

Il termine di presentazione delle domande scade il 30 Aprile 1965, per il ruolo servizi, ruolo assistenti tecnici e ruolo amministrazione ed il 31 Maggio 1965, per il ruolo ingegneri, ruolo chimici, ruolo fisici, ruolo commissariato e Corpo Sanitario Aeronautico.

Le disposizioni particolari sono contenute nel bando di concorso, le cui copie sono disponibili presso il Ministero della Difesa-Aeronautica - Ufficio Relazioni Pubbliche e Documentazione, le Segreterie delle facoltà di Ingegneria, di Medicina e chirurgia, di Giurisprudenza e di Economia e commercio, i Centri universitari sportivi, le Associazioni aeronautiche, gli Aeroclub e tutti i Comandi ed Enti dell'Aeronautica Militare.

L'aliante DIAMANT

(Traduzione della descrizione fornita dal costruttore)

Lo HVB è un aliante di alte caratteristiche costruito con le tecniche più moderne, interamente in vetroepossidica. I suoi vantaggi sono la maneggevolezza terra e in volo, le insensibilità agli agenti atmosferici e le eccellenti caratteristiche. Il Diamant è adatto sia per l'uso di club che in gara, in qualsiasi condizione meteorologica. Ha una buona stabilità in spirale e una notevole maneggevolezza (meno di 4" da 45° a 45°).

Progetto:

Fusoliera e impennaggi sviluppati alla Technischen Hochschule di Zurigo (Prof. Rauscher) dagli ingg. Bircher e Voornveld. Il prototipo di questa fusoliera ha volato nel 1962 con un'ala di Ka 6 (aliante KaBiVo). Ala progettata dall'ing. Huetter e costruita dall'ing. Haenle.

Fusoliera:

A guscio, con struttura sandwich vetroepossidica/schiuma Airex. Sezione maestra ridotta (0,332 mq) e ottima forma aerodinamica. Coda abbastanza lunga per ottenere una buona stabilità. Carrello retrattile, ruota 300 x 100 ammortizzata e con freno.

Ala:

Guscio di balsa, senza centine, ricoperto di vetroepossidica. Profilo Huetter, con alettone di curvatura regolabile da + 20° a - 7°; gli alettoni si muovono insieme agli alettoni di curvatura ma con angoli minori. Alettoni equilibrati staticamente. Diruttori lunghi 2,5 m, montati verso il

bordo di uscita. Attacchi metallici per il trasporto su carrello. A richiesta serbatoi (2 x 25 lt) per zavorra. Distanza del terminale alare dal suolo, a carrello fuori, 75 cm.

Impennaggio orizzontale:

Sempre in materia plastica, disposizione a T, tutto mobile, apertura m 2,8, superficie mq 1,19. Compensazione statica nel circuito di comando, montaggio con un sol bullone conico, comando con innesto automatico.

Comandi:

Esclusivamente in tubi, su cuscinetti a sfere; cuscinetti assiali di nylon.

Abitacolo:

Pilota semisdraiato con poggiatesta regolabile. Pedaliera regolabile. I comandi sono tutti sui lati: a destra la cloche, il comando del carrello, il trim; a sinistra il comando dei flap e quello dei diruttori che è combinato con il freno. Cruscotto molto inavanti, con regolazione a distanza per l'altimetro ecc.; posto per 7 strumenti nel tipo standard. Ottimi appoggi per le gambe e i piedi.

Capottina in un sol pezzo, con buona visibilità in avanti e di lato: ventilazione dal davanti: un finestrino laterale. Ampio spazio anche per piloti di taglia grossa, e per accessori.

Finitura:

Molti liscia, in resina resistente alle graffiature, alta fedeltà al profilo, poca manutenzione. Colore bianco.

Montaggio:

Ali con innesto rapido: due bulloni per i comandi. Per impennaggio orizzontale vedi sopra.

Certificato di navigabilità.

Certificato svizzero che permette il volo in nube.

ALIANTE STANDARD M-100 S 5ª SERIE

PRODOTTO IN SERIE IN ITALIA DALLA AVIONAUTICA RIO S.p.A.
SARNICO (Bergamo) e in FRANCIA dalla CARMAN, MOULINS, ALLIER

Per informazioni, prospetti, prencitazioni, scrivere a:

AER-PEGASO S.p.A. - Via Colombo 15 - TORINO

Agenti esclusivi per la vendita degli aliante M-100 S in Italia e all'estero.

Alianti misteriosi ...

Dati principali:

Apertura	m	15	
Lunghezza	m	7,56	
Altezza	m	1,3	
Superficie	mq	9,5	
Allungamento		23,8	
Peso a vuoto	Kg	170	
Peso totale normale	Kg	260	
Peso totale max	Kg	300	
Carico alare normale	Kg/mq	27,5	
con zavorra	Kg/mq	31,5	
Caratteristiche al peso	di 260 Kg		
Rapporto di			
planata max	39	a Km/h	90
Discesa minima	m/s 0,58	a Km/h	75
A	m/s 2	a Km/h	155
Velocità minima		Km/h	58
Velocità massima in aria calma		Km/h	250
Velocità massima in aria turbolenta		Km/h	150
Costruito dalla ditta			
Flug e Fahrzeugwerke AG.,			
Svizzera.			
Prezzo: Fr. sv. 21900			
ab Fabrik.			

Nubi volovelistiche strane ...

Pubblicata nel n° 47 di « Volo a Vela »

La grande nube simile ad una immensa ala di gabbiano spiegata nell'azzurro del cielo, è una lenticolare della lunghezza di 120 Km formatasi sottovento alla Sierra de los Comechingones, in provincia di Cordoba (Argentina). Essa è stata fotografata il 27 Aprile 1954 dalla Valle de La Cruz, dove sorgeva l'Istituto Argentino di Volo a Vela. La grande lenticolare era associata ad una situazione ondulatoria di SW, e venne denominata dai volovelisti che ne studiarono la struttura e la dinamica: « Rayna de los Comechingones » (Regina dei Comechingones) dal nome degli « indios » che abitavano quelle montagne.

L'aliante misterioso pubblicato nel n° 47 di « Volo a vela » è il « PARMA » progettato e costruito dall'allora Cap. Mantelli e dallo stesso collaudato il 29 Maggio 1947. Si tratta di un aliante « utilitario » di semplicissima costruzione e di facile e rapido montaggio. Ecco i dati principali: Apertura alare m 11,30 - Superficie alare mq 11 - Lunghezza fusoliera m 4,80 - Allungamento 11 - Peso a vuoto Kg. 65 - Carico utile Kg 80 - Peso totale Kg 145 - Carico alare Kg/mq 15 - Velocità minima di discesa m/sec 0,80 a 55 Km/h - Rapporto di planata 1:22 a 60 Km/h. Il primo volo di collaudo del « PARMA » venne compiuto a traino dell'A.M.9 con un motore di soli 35 HP.

Questo piccolo aliante si rivelò di facile pilotaggio, molto stabile a rimorchio ed in spirale, e particolarmente adatto per voli d'allenamento nonché per lo sfruttamento di correnti termiche di piccole dimensioni. Dal punto di vista strutturale l'aliante presenta soluzioni semplici e geniali. L'unione ala-fusoliera, ad esempio, è assicurata da soli 3 bulloni. Per il trasporto del « PARMA » su strada veniva utilizzato lo stesso carrello d'involo, e l'ala — in un sol pezzo — era sistemata sul dorso della fusoliera, parallelamente al suo asse longitudinale, mediante un semplicissimo castello di tubi d'acciaio. Per il rimorchio su strada era sufficiente una motoretta od anche una semplice bicicletta, come mostra la fotografia pubblicata nel n° 47 di « Volo a Vela », dove, come ciclista rimorchiatore appare il vecchio volovelista Emilio Pastorelli; il quale, dopo Mantelli, fu tra i primi a volare sul « PARMA ».

VOLO A VELA

PERIODICO DEI VOLOVELISTI ITALIANI N. 52



MARZO 1965