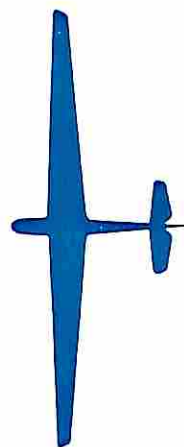


VOLO A VELA

PERIODICO DEI VOLOVELISTI ITALIANI N. 60



GENNAIO 1966





In occasione del 20° anniversario di VOLO A VELA, presentiamo ai nostri lettori le prime sei testate — ormai storiche — della rivista. Cambiano gli stili... non cambia la bellezza del nostro sport.

VOLO A VELA



Periodico dei Volovelisti Italiani

N. 60 - Gennaio 1966

a cura del

CENTRO STUDI DEL VOLO

A VELA ALPINO

Varese - Aeroporto « Paolo Contri »

Calcinatè del Pesce

	Un anno	Due anni	Sost. (2 anni)
Italia:	L. 3.000	L. 5.000	L. 10.000
Estero:	L. 4.200	L. 7.400	L. 10.000
Una copia:	Italia L. 500		
	Estero L. 700		

Spedizione in abbonamento
postale Gruppo IV

Sommario

Comitato Redazionale:
Lorenzo Scavino
Giacchino v. Kalkkreuth
Nicola Vaccaro
Stefano Marietti
con la collaborazione di tutti i volovelisti

In copertina:

Uno scorcio ticinese visto da G. v. K.

Direttore responsabile: Lorenzo Scavino.
Riproduzione vietata se non si cita la fonte.
Autorizzazione Trib. di Milano 20-3-1957
n° 4269 del Registro.

- Vent'anni!
- Il nuovo Statuto dell'Ae. C. d'Italia
- Delibere F.A.I.
- Un nuovo sistema di punteggio?
- La Fertè Alais
- Notiziario
- Trofeo « S. Pedrino » 1965
- Cianigrafie
- Glossario Meteo
- Volo a Vela nel mondo

Vent'anni!

Or son vent'anni, quando ancora nel mondo non era cessato il fragore delle armi, qua e là si tentavano — con i pochi alianti superstiti all'immane rovina — i primi timidi voletti.

Benchè allora paresse assurdo sperare in una ripresa della nostra attività volovelistica, non poteva non essere di felice auspicio quella passione per il volo che era rimasta viva nel cuore di molti piloti. Se ne ebbe un sicuro indizio con la nascita del periodico dei volovelisti italiani — VOLO A VELA — uscito per la prima volta nel gennaio 1946, a Sesto Calende, in provincia di Varese, sotto la direzione di Plinio Rovesti e l'egida del Gruppo Sportivo di Volo a Vela « SIAI-Marchetti ».

VOLO A VELA nacque in quel tempo con il preciso programma di preparare ed accompagnare la rinascita del volovelismo italiano. Esso fu appunto un atto di fede in quella rinascita che allora si sperava vicina. Dettato da ardente amore per le ali silenziose, ebbe un programma essenzialmente pratico: pur mantenendosi aperto alla libera discussione dei problemi interessanti il volo a vela, pur ospitando articoli di carattere scientifico e tecnico, mirava soprattutto ad essere uno strumento utile per chi voleva imparare a costruirsi un'ala ed a guidarla in volo.

I consensi numerosi di cui il periodico dei volovelisti italiani fu subito oggetto, se valsero a dimostrare che la pubblicazione era apprezzata nella sua sostanza e nel suo indirizzo, dimostrarono anche che, fin da allora, in ogni angolo d'Italia, erano molti gli amici fedeli dell'ala silenziosa che ne attendevano con impazienza il ritorno nei cieli placati della nostra terra.

Senonchè, in quel lontano gennaio 1946, il periodico dei volovelisti italiani era nato nel presupposto che la libertà di volo potesse, entro breve tempo, essere concessa all'Italia.

Le aspirazioni degli italiani ad una pace sollecita, che consentisse di ricostruire il loro avvenire, rimasero ancora per qualche anno soltanto speranze, e la libertà di volo — già negata all'Italia dalle clausole

armistiziali — si fece attendere ancora parecchio tempo.

Lattanto, nelle lunghe more delle trattative per la pace internazionale, si faceva sempre più sentire la pesante crisi economica, che ebbe aspetti di particolare gravità nel campo della stampa periodica e, specialmente, di quelle pubblicazioni che, come VOLO A VELA, avevano carattere prevalentemente tecnico e che pertanto non potevano avere che una ristretta cerchia di lettori.

lettori.

Nel luglio 1946 queste avverse condizioni costrinsero Plinio Rovesti a sospendere la pubblicazione del periodico dopo soli sei numeri.

Chi è abituato a valutare le cose e le azioni dal loro successo immediato, può pensare che l'appassionata fatica e i notevoli sacrifici allora compiuti, siano stati vani. Noi non siamo di questo parere. Sappiamo che le parole di fede di VOLO A VELA trovarono, in quegli anni difficili, molti echi nella folla dispersa dei vecchi volovelisti italiani ed accesero fiamme di entusiasmo nei giovani, che — non meno dei « vecchi » — avevano sete di libertà e di azzurro. VOLO A VELA non seminò quindi invano! In molti angoli d'Italia si erano accesi o ravvivati focolari di volovelisti, si erano creati nidi di aquilotti che attendevano fiduciosi, pazienti, tenaci. E venne finalmente anche l'ora in cui le nostre ali silenziose poterono spaziare liberamente nei cieli italiani.

VOLO A VELA però, tardò ancora diversi anni prima di tornare tra le mani dei volovelisti. Un'apparizione ci fu nel 1952, ma si trattò soltanto di un numero speciale edito a cura dell'allora Associazione Volovelistica Milanese e dedicato al volo a vela italiano ed ai suoi piloti. Si dovette così attendere sino al marzo 1957 la ripresa regolare della pubblicazione di VOLO A VELA in edizione bimestrale a cura della stessa A.V.M.

La rivista, nata undici anni prima in provincia di Varese, riprendeva il suo cammino a Milano, per volontà di un gruppo di volovelisti intelligenti e coraggiosi, e per quattro anni, con alterne vicende, portò agli appassionati italiani del volo silenzioso il frutto delle esperienze e delle fatiche di molti, e ciò valse indubbiamente a favorire lo sviluppo tecnico e scientifico del volo a vela italiano.

Dal 1° gennaio 1961, il Centro Studi del Volo a Vela Alpino è successo ai volovelisti milanesi nell'onore e nella fatica di redigere e pubblicare VOLO A VELA, ritornando così in provincia di Varese, dov'era nata nel lontano 1946 e donde cominciò il suo non facile cammino.

Da questo numero — a vent'anni dalla fondazione della rivista — un Comitato Redazionale succede a Plinio Rovesti, chiamato ad altri incarichi.

Mutano gli uomini per la naturale necessità di avvicinare le forze nell'assunzione di compiti e di responsabilità; non mutano però i fini della rivista, la quale fu e vuole restare strumento d'informazione, palestra di idee, suscitatrice di entusiasmi tra gli appassionati che accorrono sui campi di volo a vela.

VOLO A VELA non è un'impresa editoriale per procurare facile lustro, nata dalla passione per il volo silenzioso, vissuta per far conoscere ed amare questo ideale ai giovani, essa è soprattutto opera di apostolato e, come tale, mira all'assolvimento di quei compiti ideali che costituiscono la sua ragione di vita.

Le pagine di VOLO A VELA continueranno ad essere aperte a tutti coloro che abbiano qualcosa di utile da dire. Potrà essere talora la cronaca di un volo o di una gara di particolare interesse, tal'altra la relazione intorno ad osservazioni meteorologiche, la cui interpretazione possa giovare alla migliore conoscenza dei fenomeni atmosferici, tal'altra ancora l'esposizione di idee o di applicazioni nuove nel campo delle costruzioni volovelistiche o della didattica del volo, o del traino aereo o dei mezzi di ricupero degli alianti e così via: ogni esperienza, ogni idea, ogni proposta torneranno accette alla redazione di VOLO A VELA, perchè, a parte il valore intrinseco che ognuna di esse possa avere, avrà almeno sempre il carattere di una testimonianza di interesse e di simpatia per quell'attività volovelistica a cui noi diamo la passione di ogni giorno.

Nell'accingerci pertanto alla nuova fatica, siamo animati dalla speranza che quel sostegno e quella collaborazione che chiediamo ai volovelisti italiani non ci mancherà.

Salutiamo con affetto e con riconoscenza tutti coloro che in questa fatica ci hanno preceduti, bene auspicando alle future fortune del volo a vela italiano.

Il nuovo statuto dell'Aeroclub d'Italia

Approvato dal Consiglio dei Ministri il 17 novembre, il nuovo Statuto dell'Aeroclub d'Italia è stato sanzionato con la firma del Presidente della Repubblica il 3 dicembre 1965. Al documento è allegato un nuovo statuto-tipo degli aeroclub locali. Le innovazioni sono molte ed importanti, sia al vertice che alla base. Alcune sono connesse col nuovo ordinamento dell'Aviazione civile, stabilito dalla legge 30-1-1963 n. 161, per cui tutto ciò che prima era di competenza del Ministero della Difesa viene ora trasferito al « Ministero dei Trasporti e dell'Aviazione Civile, di concerto col Ministero della Difesa e, per lo sport aereo, col Ministero del Turismo e dello spettacolo ».

La cosa sembra un po' complicata, ma dipende dalla legge e buona parte del nuovo statuto cerca di attuare e rendere funzionale questa « tutela condominiale » dell'aviazione sportiva.

I nuovi organi dell'Aeroclub sono i seguenti:

L'Assemblea:

È composta dal Presidente, dai Consiglieri Federali e dai rappresentanti degli aeroclub locali i quali avranno diritto ad un solo voto ciascuno. Abolita ogni differenza fra gli aeroclub in relazione al numero dei soci.

Consiglio Federale:

È composto di 18 membri e cioè: dal Presidente dell'Ae.C.I. da cinque membri nominati uno per ciascuno dai Ministeri dei Trasporti, Difesa, Turismo, Interni e Finanze da un rappresentante del CONI da cinque membri eletti dall'Assemblea da quattro membri eletti dalle Assemblee, uno per ciascuno rispettivamente per le specialità volo a motore, volo a vela, para-

cadutismo ed aeromodellismo
dal Presidente del Registro Aeronautico
Italiano
dal Presidente della Commissione Sporti-
va Centrale.

Il Presidente:

È nominato, su designazione dell'assem-
blea, con decreto del Ministro dei Traspor-
ti di concerto con quello della Difesa e
del Turismo. Dura in carica 4 anni come
i Consiglieri federali.

Il Comitato esecutivo:

È costituito in seno al Consiglio Federale
e provvede a trattare gli affari correnti ed
a deliberare in via di urgenza nelle udien-
ze di Commissioni tecniche o di rappre-
sentanti presso la FAI. Ne fanno parte il
Presidente e Vice Presidente dell'Ae.C.I.,
i cinque Consiglieri di nomina ministeria-
le e due consiglieri eletti dall'Assemblea.

Il Collegio dei Proviviri:

Unico invariato rispetto al precedente sta-
tuto. È composto di tre membri eletti dal-
l'Assemblea.

Il Collegio dei Revisori dei Conti:

È composto di cinque membri, di cui quat-
tro nominati dai Ministeri del Tesoro, Tra-
sporti, Difesa e Turismo ed uno dall'As-
semblea.

Segretario Generale:

Non è più nominato dal Consiglio ma con
Decreto del Ministero dei Trasporti, di
concerto con quelli della Difesa, del Tu-
rismo, e del Tesoro.

Commissioni permanenti di specialità:

Per ognuna delle quattro specialità (moto-
re, vela, paracadutismo, aeromodellismo)
viene costituita una Commissione perma-
nente composta da un Presidente nomina-
to dal Consiglio Federale e da cinque con-
siglieri nominati dai rappresentanti delle

rispettive specialità, riuniti in sede na-
zionale. In queste assemblee i rappresen-
tanti degli Aeroclub avranno un voto per
ogni socio pilota con licenza di brevetto
in corso di validità, secondo la prassi già
sperimentata dai volovelisti nei recenti
Breefing di Bologna. Sebbene le commis-
sioni permanenti di specialità abbiano una
funzione meramente consultiva, esse as-
sumono ora un'importanza preminente, ri-
spetto al passato, in quanto esse rimango-
no l'unico organo eletto democraticamente
dalla massa degli sportivi praticanti e po-
sono quindi rappresentare con maggiore
esattezza le necessità tecniche ed organiz-
zative delle rispettive attività.

Come avrà già notato chi avrà avuto la
pazienza di seguirci fin qui, l'Ae.C.I., che
per sua natura è un organo intermedio fra
l'autorità centrale e gli enti periferici ope-
ranti nel campo del volo, ha assunto col
nuovo statuto quasi la struttura di un
ente pubblico, con compiti di coordina-
mento fra i vari organi ministeriali che vi
dovrebbero essere interessati.

Tutto sta a vedere che lo siano fattivamen-
te, portandoci aiuti e non soltanto impo-
nendoci pastoie e controlli in più di quelli
che abbiamo già.

Anche lo statuto tipo degli Aeroclub lo-
cali risente della nuova impostazione ge-
nerale e si può dire che proprio in questo
campo incontriamo le innovazioni più im-
portanti, a cominciare dalla stessa defini-
zione di « Aeroclub » che si ricava dall'art.
7 dello statuto dell'Ae.C.I. Questo arti-
colo stabilisce: « In ogni Provincia non
« può essere istituito più di un Aeroclub.
« Nell'ambito provinciale possono essere
« istituite sezioni dipendenti dall'Aeroclub
« provinciale. È in facoltà del Consiglio
« Federale di riconoscere nell'ambito della
« stessa provincia Aeroclub anche in loca-
« lità che abbiano particolari attitudini per
« promuovere il turismo e lo sport aereo ».

Per ottenere la qualifica di Aeroclub, le
associazioni debbono:

- 1 - adeguare il loro ordinamento allo sta-
tuto tipo
- 2 - avere almeno 100 soci effettivi, tra i
quali almeno 25 soci aviatori
- 3 - possedere i mezzi e disporre di attrez-
zature mobili e fisse sufficienti allo svolgi-

mento della loro attività aeronautica; avere la sede in una località in cui esiste un aeroporto o idroscalo.

L'art. 8 stabilisce poi gli obblighi degli Aeroclub di pagare i contributi federali e di sottoporre i bilanci e l'attività al controllo dell'Ae.C.I.

Il nuovo statuto tipo degli Aeroclub locali si distacca dal precedente in due punti fondamentali:

1° - Le assemblee ordinarie dovranno essere due ogni anno: la prima entro marzo per l'approvazione del consuntivo dell'anno precedente, la seconda entro ottobre per il bilancio preventivo ed il programma dell'anno successivo.

2° - Sono chiamati a far parte del Consiglio Direttivo un rappresentante dell'Ispettorato dell'aviazione civile, il Presidente dell'Ente Provinciale del Turismo ed il rappresentante provinciale del CONI. Il presidente dell'Aeroclub e 5 consiglieri sono eletti dall'assemblea come in precedenza; altri 4 consiglieri sono eletti, uno per specialità, dai soci che praticano il volo a motore, volo a vela, paracadutismo, aeromodellismo.

Questo inserimento nel Consiglio di rappresentanti estranei è un tentativo (ed una speranza) di interessare all'attività degli Aeroclub le autorità dell'aviazione, del turismo e dello sport. Si comprende quindi come sia stata esclusa, in linea di massima, la possibilità di costituire per ogni provincia, più di un Aeroclub, dato che questo viene ad assumere funzioni pubbliche di coordinatore delle iniziative aeronautiche nel territorio di sua competenza. Ora che l'esposizione è completa, che cosa si può concludere? I nuovi statuti hanno certamente un'impostazione accentratrice che tiene più conto delle necessità ministeriali che delle varie, anche se talvolta disordinate, istanze degli sportivi. Sarà un male? Non è detto. Ma perchè sia un bene occorrerà che tutte le autorità chiamate a svolgere i diversi compiti accettino davvero di essere coordinate e sentano il desiderio e l'interesse di promuovere lo sport aeronautico, rispetto al quale purtroppo per ora il nostro paese è poco meno che sottosviluppato.

Delibere F.A.I.

La Commissione Internazionale del Volo a Vela (C.V.S.M.) si è riunita a Parigi - 6 Rue Galilée - il 29 ottobre 1965.

Erano presenti:

- Mr. A. GEHRINGER (Svizzera) Presidente della C.V.S.M.
- Mm. J. BOJANOWSKI (Polonia) Vice Presidente della C.V.S.M.
- Mm. S. KUNZ (Germania Federale) Vice Presidente della C.V.S.M.
- Mm. P. WILLS (Inghilterra) Vice Presidente della C.V.S.M.
- Mm. R. EYRAUD (Francia) Segretario della C.V.S.M.

Membri:

- | | |
|---------------|---|
| — AUSTRIA | Mr. H. WOLF |
| — SPAGNA | Mr. M. TAULER |
| — STATI UNITI | Mr. J. RYAN |
| — FINLANDIA | Mr. J. KASKIA |
| — FRANCIA | Mr. MUDRY |
| — INGHITERRA | Mme A. WELCH |
| — ITALIA | Mr. G. ORSI |
| — O.S.T.I.V. | Mr. A. de LANGE
Maj. G. C. OYENS |
| — PAESI BASSI | Mr. M.J. MASTING |
| — SVIZZERA | Mr. K. RUCKSTUHL |
| — TURCHIA | Mr. F. ERKUL |
| » | Mr. I. AKIN |
| — U.R.S.S. | M. RATSENSKAJA |
| » | Mr. SHASHKOV |
| — IUGOSLAVIA | Mr. D. TOMISCAV |
| » | Mr. H. NENAD |
| — F.A.I. | C.E. HENNECART,
Direttore Generale |
| » | W.P. WELSH, Assi-
stente del Direttore
Generale |

Ecco le principali delibere che possono interessare gli sportivi:

1) *Campionati mondiali 1967*

Ogni decisione in merito ai campionati 1967 viene rimandata al marzo 1966. È probabile che la Francia avanzi la sua candidatura, in mancanza di che si rinuncerà alla disputa dei campionati nel 1967 e si prenderà in considerazione la candidatura già avanzata dalla Polonia per il 1968.

L'organizzatore dei campionati mondiali deve garantire la possibilità di volo in

nube. Le quote di iscrizione rimangono quelle stabilite per l'Inghilterra. Se i campionati mondiali verranno disputati in Francia, l'Aeroclub di Francia dovrà provvedere a formulare proposte per le formule di campionato entro il 31-7-1966.

2) Disposizioni per l'uso della radio

Ai campionati mondiali l'uso della radio sarà limitato come segue:

- soltanto l'apparecchio e l'auto di recupero possono essere forniti di normale radio rice-trasmittente;
- sono proibite tutte le attrezzature radio-elettriche per la navigazione;
- i piloti che non si attengono a queste norme saranno squalificati.

Queste proposte saranno sottoposte a tutti gli Aeroclub nazionali perchè esprimano il loro parere prima della riunione della commissione che avrà luogo nell'ottobre 1966.

3) La « medaglia Lilienthal » 1965

viene assegnata al pilota statunitense Alvin Parker per il primo volo di distanza superiore ai 1000 km.

4) Per gli alianti di classe standard si prescrive:

- invece dei diruttori possono essere impiegate anche alette deviatrici, poste sul bordo d'uscita dell'ala;
- il diametro della ruota deve essere di 300 mm;
- non vengono imposti limiti alla sezione della fusoliera.

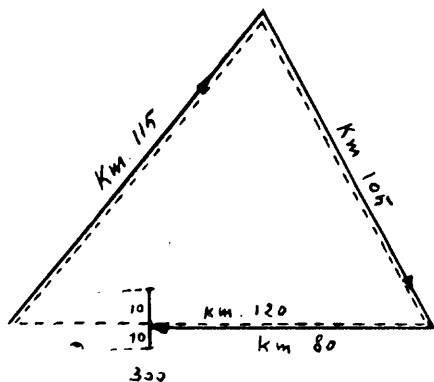


Fig. 1 - Distanza libera di 300 o 500 km effettuata in un triangolo incompiuto.

Sarà concesso un premio OSTIV al miglior progetto di un veicolo da trasporto (pratico ed economico) per alianti.

5) Distanze libere di 300 e 500 km

potranno essere compiute anche su un percorso triangolare incompleto, quando il pilota abbia sorpassato i piloni 1 e 2 ed abbia atterrato sul 3° lato, anche senza giungere al traguardo. L'atterraggio dovrà avvenire in una fascia di 10 km da una parte o dall'altra dell'asse di rotta (v. figura 1).

6) Controllo fotografico del sorvolo di un pilone:

La fotografia del pilone deve essere fatta in un semicerchio di 1000 m di raggio al di là del pilone, limitato dalla perpendicolare tracciata sulla rotta di arrivo (v. figura 2).

7) Modifica al codice sportivo, assegnazione dei diamanti

La denominazione « C d'oro con diamanti » viene modificata in: « diamanti ». Il compimento di ognuna delle tre prove autorizza il possessore di un'insegna FAI ad aggiungere il diamante all'insegna stessa. Si potrà avere quindi anche un « C » d'argento con diamante.

8)

La FAI invita tutti gli Aeroclub nazionali a far pressione sulle autorità affinché tutti i brevetti dei piloti di volo a vela dei singoli Stati vengano riconosciuti internazionalmente.

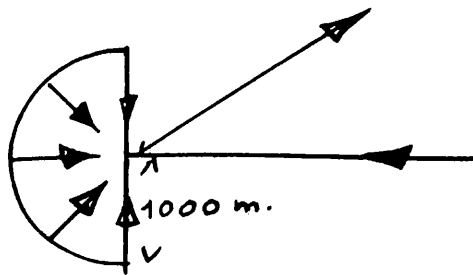


Fig. 2 - Fotografia del pilone in un semicerchio con raggio km 1 esterno alla rotta di arrivo.

Un nuovo sistema di punteggio?

Questo interessante articolo, a firma di C. E. WALLINGTON, il meteorologo ufficiale degli ultimi campionati mondiali, è apparso su « SAILPLANE & GLIDING », e ripreso dal « Deutscher Aerokurier », come proposta per un nuovo sistema di punteggio nelle gare di volo a vela. Il titolo originario è:

« Basta con i regoli calcolatori! »

Volo a Vela ha già sollevato il problema delle formule di punteggio con l'articolo di S. Marietti apparso nel n. 58 dell'Ottobre 1965.

Riteniamo che queste nuove formule meritino di essere tradotte in pratica, come già è stato fatto nella gara regionale della California — USA settembre 1965 — con piena soddisfazione (secondo « Soaring ») di tutti i concorrenti.

Attendiamo di conoscere l'opinione dei volovelisti, che Volo a Vela sarà lieta di ospitare.

Durante i campionati mondiali di volo a vela in Argentina, ad un pilota era possibile guadagnare più punti con un atterraggio poco prima del traguardo che non portando a termine il compito assegnato in quel giorno.

In una gara di velocità su 100 km, durante i campionati inglesi del 1963, non veniva assegnato alcun punto per i primi 10 km; ne venivano assegnati 800 per i successivi 89,99 km e 200 punti per... l'ultimo centimetro.

Ai campionati mondiali in Germania, il volo fortunato di un *outsider* ha modificato completamente la Graduatoria finale. Queste sono soltanto alcune delle anomalie dell'attuale sistema di punteggio delle gare di volo a vela. Fino ad alcuni anni addietro, ciò poteva ancora essere accettabile, poichè le prestazioni degli alianti erano limitate e la stessa organizzazione dei campionati lasciava a desiderare assai più del sistema di graduatoria. Man mano che queste limitazioni sono scomparse, il rischio di commettere errori si è fatto maggiore. Negli anni passati, il sistema iniziale è stato di volta in volta ritoccato, per quanto i ritocchi siano tutt'altro che soddisfacenti.

Ne è uscito un mosaico di rappezzati da buttare nei ferri vecchi. Quanto più impegnative si fanno le gare, tanto più nu-

merose sono le migliorie da apportare al sistema in uso, cosicchè ne risulta una complicazione senza pari. Mentre si fa sempre più critica l'assegnazione del tema giornaliero da parte della giuria, diventa una mistica pena, per il concorrente, lo svolgimento dello stesso.

Nell'assegnazione di un compito di gara, è essenziale essere sicuri di porre le premesse per una competizione, il cui risultato rispecchi i valori in campo. Al presente, ciò non è molto facile per una giuria.

Essa decide stando seduta tra due sedie traballanti: una è il sistema antiquato di punteggio, l'altra è la previsione meteorologica dal facile inganno.

Per eliminare il rischio di commettere sbagli, sarebbe meglio non prescrivere affatto determinati temi.

Prendiamo ad esempio una gara di distanza: dal punto A al punto C, attraverso B, è il percorso ideale per una corretta gara, senonchè le condizioni meteorologiche si fanno veramente favorevoli dopo il punto B.

A questo punto, nessuno avrebbe voluto prescrivere una tale prova. Infatti ben pochi piloti han raggiunto B e, per quei pochi, il successivo tratto B-C è stato una vera pacchia. I punti erogati dopo B sono, nè più nè meno, un regalo della giuria e dei meteorologi.

Ma che significa poi: « condizioni veramente favorevoli »?

Chi può oggi definire esattamente, o addirittura stabilire dove l'abbassamento della base di condensazione o la formazione di strade di nubi faran disperare o gioire i concorrenti? Se poi i meteorologi e gli altri preposti a compilare i temi sono troppo prudenti ed accorti, ne può uscire una gara troppo facile, ma anche una gara impossibile.

Per esempio: una gara di andata e ritorno prevede, in ossequio alla lodata correttezza, il tratto di andata con vento in coda. Senonchè, in fase di partenza, un aumento della velocità del vento impedisce a qualche pilota, che è stato scarrocciato, di effettuare regolarmente il prescritto sorvolo della linea di partenza.

Naturalmente, giuria e meteorologi si accorgono da soli se ne è sortita una gara insoddisfacente, ma il sistema di punteggio è tale da peggiorarne ancora i risultati.

I principi del nuovo sistema

Il principio del nuovo sistema dovrebbe essere questo: la differenza di punteggio tra due piloti è influenzata dal piazzamento degli altri concorrenti. Ad esempio: in gara di distanza, un pilota raggiunge X; un altro raggiunge una distanza superiore Y. Se tra le due distanze atterra un certo numero di altri concorrenti, bisogna dedurre che il pilota X non ha sfruttato completamente le possibilità offertegli, per cui la differenza di punteggio con Y dovrà essere notevole. Se invece nessun altro concorrente è arrivato a piazzarsi tra i due, e, d'altra parte il loro standard di prestazione è uguale, bisogna dedurre che Y ha avuto fortuna nel superare il tratto XY, oppure X, quel giorno, ha avuto jella. La differenza di punteggio tra i due dovrà quindi essere piccola. Un tale discorso farà montare qualcuno sulle barricate. Infatti, il pilota che compie un volo spettacolare non viene a ricevere l'atteso riconoscimento.

Ma il compito di una gara è quello di stabilire un vincitore! La bravura con cui si è vinto è oggetto di pubblicità o di altro encomio, ma assolutamente priva di significato per la gara stessa.

Il sistema di punteggio attualmente in uso poteva andar bene qualche anno fa per mettere in luce la enorme differenza tra alcuni piloti di gran classe e tutto il resto. Un po' di luce di riflettore sui piloti *stars* era tanta pubblicità per il volo a vela. Oggi non c'è sta gran differenza tra molti piloti di punta, per cui la fortuna gioca il suo ruolo in caso di prestazioni straordinarie.

Anche l'attuale sistema tien conto della fortuna, se una gara di distanza viene ritenuta valida solo quando una percentuale di piloti ha superato la cosiddetta distanza minima, nota come 2X. In poche parole, se coloro che hanno superato 2X sono in piccolo numero, han avuto più fortuna che capacità. Il principio è giusto, ma contempla la fortuna solo per i primi X km del percorso. Per di più, il punteggio fa un balzo in avanti se maggiore è la percentuale di coloro che han superato 2X.

Sempre meglio del « 1000 punti o niente » dei bei tempi, ma si è ancora ben lontani da una ragionevole distribuzione dei punti con il corrispondente aumento

di coloro che han superato 2X.

La fortuna gioca poi la sua parte, quando un terzo concorrente viene ad influenzare in modo anormale il piazzamento di due piloti.

Ammettiamo che due buoni piloti compiano voli modesti fino a distanze poco discoste da quella in cui vengono assegnati altri punti. Se tutti gli altri concorrenti hanno compiuto voli della stessa loro portata, la differenza di punteggio, tra i due in esame, può essere notevole. Se invece accade che un pilota, con una buona dose di fortuna, compie un volo che sopravanza di molto la distanza da loro raggiunta, succede che la differenza di punteggio tra i due si riduce a pochi decimi di punto. Questa è una grave anomalia, quando poi la classifica finale è la somma dei punteggi giornalieri.

Il sistema di punteggio adottabile

La strada migliore da prendere sarebbe quella di assegnare tanti punti, quanti comporta il posto del piazzamento: un punto al primo, due al secondo, tre al terzo e così via. Tutti coloro che non hanno raggiunto la mèta minima stabilita riceveranno un punto in più dell'ultimo classificato entro la meta.

Ad esempio: partono 20 concorrenti e solo 15 superano il percorso minimo stabilito; i 15 piloti classificati riceveranno punti da 1 a 15 e ciascuno degli altri cinque riceverà 16 punti. Accade così che il punteggio massimo assegnato cresce con il numero dei concorrenti che hanno coperto la distanza minima e non ci sono salti repentini ed arbitrari di punteggio come nel sistema in uso.

Se un unico pilota supera il minimo stabilito, ha forse avuto fortuna: ebbene riceve al massimo un solo punto in meno di tutti gli altri.

Così, nel caso visto prima dei due piloti, la differenza di punteggio tra loro è influenzata da un terzo concorrente solo in modo legittimo, e cioè nel caso che questo atterri ad una distanza intermedia tra i due, segno certo che, tra le prestazioni di questi, non c'è fortuna in gioco. Se invece il terzo concorrente atterra fuori della zona intermedia ai due in esame, non influenza minimamente la differenza tra i loro punteggi.

Ovviamente, con questo sistema, vince

chi ha il punteggio più basso. E non esiste neppure la necessità di stabilire una distinzione tra la distanza minima 2X e quella distanza per cui si rientra nella graduatoria. È sufficiente stabilire la distanza minima.

Gare di velocità

Allo stesso modo avviene la classificazione nelle gare di velocità.

Il pilota più veloce che ha portato a termine il percorso, sia esso un triangolo o un « andata e ritorno », riceverà un punto; il secondo avrà due punti e così via. Quelli che non hanno raggiunto il traguardo, avranno punti corrispondenti al loro piazzamento lungo il percorso. Anche qui i punteggi vengono espressi in una tabella a punti regolarmente crescenti, senza salti di sorta anche per chi non abbia raggiunto il traguardo.

Per esempio: partono 20 piloti; cinque raggiungono il traguardo, dieci volano oltre la distanza minima, senza, peraltro arrivare al traguardo, e cinque restano sotto 2X. Nella classifica troveremo i primi cinque con punteggi da 1 a 5, in dipendenza dai loro tempi di volo; i successivi dieci piloti avranno punti da 6 a 15 ed i cinque non classificati avranno 16 punti.

E qui, di nuovo sulle barricate! E dove sono i riconoscimenti per le maggiori velocità? Ma come deve essere valutata la velocità?, rispondo. Nel sistema in uso, il rapporto v/V è meramente soggettivo, pur avendo una strana pretesa aerodinamica. Sia ben chiaro: non c'è obiettivamente un sistema per catalogare in un punteggio le velocità. Allora prendiamo il sistema più semplice. Questo che viene proposto premia ugualmente il più veloce e sprona tutti i piloti a raggiungere il traguardo il più in fretta possibile, tanto quanto il sistema in uso.

Alcuni esempi

A titolo di esperimento, ho effettuato delle verifiche, durante gli ultimi quattro anni, sui campionati del mondo (classe libera) e sui campionati inglesi (lega 1). Con il metodo da me proposto, i campioni sarebbero rimasti gli stessi incoronati dal sistema in uso; nei successivi quattro o cinque posti sarebbero avvenute leggere variazioni, mentre nei piazzamenti successivi, pur conservando la classifica la stessa fisionomia di massima, alcuni piloti avrebbero guadagnato ed altri perso qualche punto in graduatoria.

TABELLA 1

Classifica ufficiale	Nuova classifica
1	1
2	2
3	3
4	5
5	6
6	4
7	8
8	7
9	11
10	17
11	15
12	10
13	12
14	13
15	9
16	22
17	16
18	14
19	21
20	20
21	18
22	26
23	27
24	25
25	19
26	23
27	29
28	34
29	24
30	28
31	31
32	33
33	36
34	30
35	32
36	35
37	37
38	39
39	38

A titolo di chiarimento: illustrando la tabella 1, su 39 piazzamenti troveremmo che:

- 7 sono rimasti invariati
- 11 sono scalati di un posto
- 5 di due posti
- 4 di tre
- 5 di quattro
- 4 di sei

ed 1 piazzamento è scalato di sette posti.

Due spostamenti notevoli sono quelli del 15° piazzato che avanza al 9°, e quello del 10° che retrocede al 17°. Per giustificare tali variazioni, esaminiamo i piazzamenti giornalieri dei due piloti (Tabella 2).

TABELLA 2

Pilota	Piazzam.	Classifica giornaliera								Nuovo piazzam.
		1	2	3	4	5	6	7	8	
A	10	11	4	26	22	23	29	17	15	17
B	15	8	3	10	28	38	6	11	12	9

Il pilota B ha avuto un'ottima giornata ed una giornata nera. Quest'ultima gli è costata molti punti. Nelle altre giornate i suoi piazzamenti sono stati discretamente buoni, battendo il pilota A sei giornate su otto (e questo dovrebbe ben bastare per classificarlo davanti ad A). Un balordo sistema di punteggio ha fatto sì che una o due cattive giornate annullassero le altre sei prestazioni notevoli.

Se si fosse adottato il sistema che propongo, nel 1960 avremmo avuto un diverso campione del mondo. Per l'esattezza, i piazzamenti sarebbero stati questi: 4-1-2-3. Se ricordiamo il minimo distacco tra i quattro, non possiamo dire di sbagliare di grosso.

Successivamente, riguardando un po' tutto, dobbiamo però dire che grandi cambiamenti non ci sarebbero stati, specialmente nei campionati mondiali. In Argentina, ad es., poco sarebbe variato. La tabella 3 mostra, nella seconda colonna, i piazzamenti secondo il nuovo sistema, e, nella prima colonna, la classifica ufficiale. Le poche variazioni non devono meravigliare, se si ricordano le ottime condizioni meteorologiche e l'alto livello di gara. In tali casi, non si hanno sorprese se il sistema di graduatoria è un poco logico.

Naturalmente, ogni sistema ha i suoi punti deboli.

Bisognerà qui stabilire una regola che assegni lo stesso punteggio a due piloti che atterrino fuori campo nello stesso luogo. Ma non è poi una eccezione di grande importanza.

Aumenta ovviamente il rischio che due piloti arrivino alla classifica finale con lo stesso punteggio: siamo nel campo delle decine e non delle migliaia di punti. Ritengo si possa adottare questo accorgimento: a parità di punti, sta avanti chi ha ottenuto, nel ciclo delle gare, il miglior piazzamento assoluto.

Se A ha vinto una gara e B nessuna, A

starà avanti a B.

Ancora: se A ha ottenuto un 2° ed un 4° posto, mentre B un 2° ed un 5°, A sarà in graduatoria prima di B. Questo comporta un ulteriore sprone per i concorrenti a rincorrere giorno per giorno i migliori piazzamenti, piuttosto di accontentarsi, ad un certo punto, di piazzamenti discreti.

Lo scorso anno, sono arrivato alla conclusione che il sistema in uso è troppo macchinoso ed inutilmente complicato. Per le prossime gare bisogna buttare alle ortiche il regolo calcolatore. In fin dei conti, raffrontando i due sistemi, vediamo che conducono a risultati poco discosti. A parte ogni altra considerazione, conviene adottare quindi il sistema più semplice.

L'assegnazione de temi di gara sarà meno angosciosa e la gara risulterà più aperta. Le classifiche saranno fatte rapidamente, e gli stessi piloti e le squadre potranno calcolarsele senza speciale propedeutica.

TABELLA 3

Colonna 1	Colonna 2
1	1
2	2
3	3
4	4
5	6
6	5
7	7
8	8
9	10
10	9
11	12
12	11
13	13
14	15
15	14
16	17
17	16
18	18
19	20
20	19
21	21

A titolo di cronaca, riportiamo la classifica delle ultime gare di Rieti. La colonna di sinistra porta la graduatoria ufficiale e la seconda i punteggi acquisiti dai concorrenti secondo il sistema in uso. La terza e l'ultima colonna riportano rispettivamente il punteggio e la classifica secondo il sistema proposto da Wallington (Tabella 4).

TABELLA 4

Classif. ufficiale	Punteggio ufficiale	Punteggio proposto	Nuova classif.
1	8.113	36	1
2	7.877	38	2
3	7.339	65	3
4	7.079	81	4
5	6.992	81	5
6	6.752	86	8
7	6.449	97	9
8	6.351	86	7
9	6.160	109	13
10	6.073	98	10
11	5.911	86	6
12	5.863	122	15
13	5.809	109	12
14	5.726	141	19
15	5.581	127	16
16	5.439	152	20
17	5.376	111	14
18	5.130	134	18
19	5.070	128	17
20	4.836	161	22
21	4.758	108	11
22	4.092	171	23
23	3.388	158	21
24	2.557	189	24

Per i concorrenti piazzati al 4° e 5° posto con uguale punteggio (81), si sono esaminati i migliori piazzamenti assoluti durante le nove giornate di gara. Così pure per i piazzati al 6°-7°-8° e al 12°-13° secondo il nuovo sistema.

In definitiva, il sistema proposto lascia invariata la classifica per i primi cinque piazzati. Si hanno, per il resto, spostamenti anche notevoli. Vedi, ad es., il concorrente che dal 21° passa all'11° posto.

C. E. WALLINGTON

Traduz. e calcoli Tabella 4 a cura di ing. P. Pugnetti.

La Fertè-Alais capitolo settimo

Agosto 1965. Pochi giorni prima di partire, riesco a convincere Riccardo Brigliadori ad unirsi alla mia piccola comitiva per un paio di settimane di vacanza volovelistica. Gli prometto che faremo insieme il triangolo di 300 chilometri.

Per fortuna il GVAM ha il carnet: era stato fatto per la « 8 giorni di Angers ». Quanto ai miei due squadristi, Cottino e Mondelli, prometto loro che a La-Fertè-Alais potranno volare. È con certezza che dico questo, benchè non siano ancora brevettati (anzi, uno di essi — in Italia — è addirittura inidoneo per la vista), per la conoscenza di norme e dirigenti acquisita in sei vacanze piacevolmente trascorse negli ultimi sette anni.

Sabato 7 Agosto, partenza all'alba. Traforo del Bianco: chiediamo se è il primo aliante che transita; pare di no, anzi certamente ne è già passato un altro. Forse Pénaud con il « C.30 Edelweiss » in rotta per Rieti?

Digione ci ospita per la notte e arriviamo a La-Fertè-Alais verso mezzogiorno. Grandi saluti e prime chiacchierate. Il tempo è stato schifoso per tutta l'annata. Anche il Centofane « und » Matilde Hofer non hanno combinato niente e se ne sono andati delusi e scornati. I campeggiatori dichiarano senz'altro che negli ultimi giorni sono stati inondati. Difatti il campo è un mezzo pantano. Oggi però sembra buona e tutti vanno in volo.

Nel pomeriggio montiamo i nostri due alianti, li puliamo, li lucidiamo e rassettiamo i posti di pilotaggio. Peccato che sia troppo tardi per fare un giretto; forse ne valeva la pena. Ci dicono poi che le ascendenze erano deboli ma il plafond piuttosto alto: 1800-2000.

Lunedì 9 Agosto. Siamo pronti anche noi. La giornata sembra buona. La Meteo è ottimista; lo chef, Monsieur Pechaud, pure. Tutti sono ottimisti e quindi piovono le dichiarazioni per il triangolo di 300 chilometri. Il percorso è il classico La-Fertè-Alais, Aeroporto di Chateadùn, Saint Firmin sur Loire, La-Fertè-Alais, omologato con Km 300,5.

Tiriamo fuori gli alianti e purtroppo c'è subito un guaio, il pattinino di coda del SOAR, pivottante, si è rotto. Giù subito

il poppino e guardiamo: ha ceduto uno dei sostegni in fibra di vetro. Io corro subito in officina per cercare di fare qualcosa con una piastrina metallica, ma nel frattempo Riccardo, molto più pratico, si mette a legare il tutto con del cavo di acciaio per comandi. Il nodo gordiano che ne esce sembra abbastanza solido. Il ruotino non è più pivottante, ma pazienza. Parto prima io e mi metto subito in viaggio.

Il cielo è quello famoso di Francia. Si va veramente molto forte e mi stupisce che Riccardo dietro di me, faccia fatica; difatti, dopo una trentina di chilometri, rinuncia e torna indietro.

In 55 minuti sono al primo punto di virata, Km 86,5. Roba da 90 chilometri all'ora!

Ma la pacchia è finita. Arrivo a Orléans con fatica, vado avanti fino a Chateauneuf-sur-Loire, ma lì mi decido, è meglio rinunciare. Il «fuori campo» sembra inevitabile; andando avanti e con il pattinino mlaridotto c'è il caso di far fuori il poppino in plastica. E allora addio! Ho ancora 1000 metri e a 30 chilometri c'è l'aeroporto di Pithiviers. In fondo l'«Austria» almeno l'efficienza di 31 sui 34 teorici, me l'ha sempre data.

Mettiamoci in viaggio. Ci arrivo... non ci arrivo. Ma sì, ad un certo punto sono sicuro di arrivarci. Vale persino la pena di mettersi a cercare qualcosa. Gira di qui, gira di là, sembra proprio che ci sia.

Dopo circa un'ora sono a 1500 metri. Da Pithiviers a La-Ferté ci sono 40 chilometri. Il rientro è ormai assicurato. Arrivo a 200 all'ora e atterro dolce dolce, con la coda alzata. Il pattinino tiene.

Sentiamo le notizie: molti rientrati, molti fuori campo e uno solo mancante. Dopo un po' il mancante arriva quatto quatto: è Roboam con il vecchio «Weihe», di prebellica memoria, il quale ha chiuso il triangolo di 300. È vero che deve oramai conoscere tutte le termiche di servizio del percorso avendo fatto questo triangolo 5 volte nel solo anno passato, però...

Accontentiamoci dei 173 chilometri fatti oggi.

Martedì 10 Agosto, la giornata non sembra lì per lì un gran che. La Meteo non è ottimista, lo chef invece sì. Da un'occhiata al cielo e dichiara: «È meglio di ieri». Un ipercrittico di passaggio domanda: «Chi lo dice?». Risposta: «Lo dico io». Segue un'altra pioggia di dichiarazioni sul-

lo stesso triangolo del giorno prima.

Cumuli di Francia e via.

Parte prima Riccardo, aggancia subito sulla verticale del campo e fila via.

Io sgancio a poco più di 500 metri sulla verticale del campo, non in ascendenza, ma c'è il fatto che bisogna riatterrare in un raggio di un chilometro dal punto di sgancio. Torno indietro a cercare un'ascendenza incontrata durante il traino; c'è, ma debole. A zero, mi metto ad aspettare. Finalmente riparte l'ascendenza sul campo. A 1400 metri scatto per cercare di raggiungere il GVAM che in quella mezz'oretta si è già portato una trentina di chilometri più avanti.

Ci riesco dopo una bella galoppata, è con un altro alla base di un cumulo. Io sono un 400 metri più basso. Convenevoli radiofonici d'uso e mi metto d'impegno per colmare il distacco, Macchè! Anche lui fila forte. Al primo punto di virata ha ancora 400 metri di quota più di me. Lo vedo girare sull'aeroporto di Chateadun per fare le foto e poi centrare, anche per me, una magnifica ascendenza.

Poi lui se ne va, io mi faccio la mia salita, mi concentro per le foto e mi slancio in avanti.

Vedo arrivare l'«M 100 S Mésange» con Pierre. Ahi! le condizioni non sono più brillanti come prima. Non sarà per caso come ieri? O questo è un tratto maledetto!

A Orléans reincontro il GVAM, sempre sopra, ma anch'esso in rallentamento. Lo vedo partire bene in rotta per il secondo pilone, sulla sponda sud della Loire. Io invece mi tengo sulla riva nord, come il giorno prima. Siamo comunque assai vicini e confido di vederlo presto.

Invece, non sarà così.

Avanti fino a Saint Benoît sur Loire e finalmente condizioni fumanti. Quello che ci vuole per l'«Austria». In un baleno sono al secondo punto di virata di Saint Firmin sur Loire e, appena messo sul terzo lato, sento un po' il Riccardo. Non ha ancora fatto il pilone ma stima di esserci vicino. Vado avanti senza forzare in attesa che mi raggiunga. Ma il distacco aumenta: allora siamo d'accordo che io vada avanti a preparare i festeggiamenti.

Ultima salita a 2000 metri: mancano 45 chilometri alla meta. Un burro.

Vediamo subito. Dallo sgancio al passaggio della linea di traguardo: 4 ore e 44 primi. Mica male: 66 circa di media. An-

che Riccardo arriva in mezzo al tripudio popolare. (È un presidente...).

Dopo un po', quattro quatto, arriva il solito vecchio « Weihe » con Roboam col solito attivo di 300 in triangolo. Poi, più nessuno: tutti « aux vaches ».

Mercoledì 11 Agosto. Tempo bello e ottimismo generale. Si parla del triangolo di 500, ma nessuno se la sente di fare la dichiarazione. Triangoli di 300, sì. Riccardo dà un 114 chilometri con virate a Pithiviers e Nemour. Io tento invece di migliorare il primato italiano di andata e ritorno che deve essere di 306 chilometri. Non sono molto sicuro della misura, comunque è meglio abbondare e, sentito anche lo chef, dò come punto di virata l'Aeroporto di Nevers, a 175 chilometri.

Occhiata sospettoso-interrogativa al pattinino (ma guarda: sembra proprio che tenga) e decollo. Sgancio in buona ascendenza e via subito. Ma c'è qualcosa che non va: la seconda ascendenza è più bassa della prima e così via, mentre la turbolenza aumenta sempre più.

È presto ben chiaro che siamo troppo vicini all'anticiclone, con relative aree di alte pressioni livellate. Si viaggia con difficoltà e solo verso le 16 riesco a girare il punto di virata a Nerves. Vado poi sulla città a cercare ascendenza e qui tento il collegamento con la mia squadra in siesta a La-Ferté: 4/5 forte e chiaro. Mi hanno detto dopo di non aver nemmeno mosso la macchina dall'ombra degli hangars. Sono 180 chilometri tutti tutti col SOAR a 1500 metri.

Vado in planata verso l'Aeroporto di Cosme, sulla via del ritorno. Nel frattempo il Riccardo ha chiuso il suo triangolo ma resta in volo su La-Ferté per farmi da ponte-radio.

Ritornando a rimorchio, mi mandano lo « Stampe », vedo due o tre alianti sull'aeroporto di Briare-Châtillon, nei pressi del secondo pilone del triangolo di 300. Sono dei nostri.

Rientrato, scopro che nessuno ha fatto il triangolo dei 300... meno il solito Roboam con il vecchio « Weihe »: 3 in 3 giorni consecutivi! Beh, accontentiamoci dei 225 chilometri fatti oggi.

I recuperi finiscono il mattino dopo verso le 11.

Nei giorni seguenti, alte pressioni livellate. Caligine. O Dio, si veleggia sempre, anche sei ore e mezza al giorno, ma nessuno

ha voglia di muoversi. Turismo, insomma. Ad Angers, con un tempo così, chissà che prove avrebbero avuto il coraggio di dare. Sabato 14 Agosto. Meteo ottimista, chef un po' meno. Consiglia piccoli circuiti di 100 e 200 chilometri. E allora tutti sul triangolo di 100 con punti di virata a Angerville e a Puiseux, omologato con Km 104. Consultazioni ad alto livello mi convincono che c'è la possibilità di migliorare il primato italiano sui 100. Il record attuale è a 80 (fatto in Argentina). Faccio un po' i conti: con ascendenza di 3 metri al secondo e conseguentemente un plafond di 1500 metri, dato che anche qui i 3 metri non si trovano ad ogni passo, si potrebbe girare in 70 primi.

Proviamo. Mi metto per ultimo a partire. Tutti si attardano. Le condizioni si fanno attendere. In volo, ahì, il plafond è a 850. Bah, il cronometrista è pronto, proviamo ad andare in giro come facevano i califfi di Angers, così tanto per vedere. Un « fuori campo », adesso, posso anche farlo, tanto più che la squadra si sta abituando troppo male.

Linea di partenza a 800 metri e via.

Primo pilone in un baleno. Ma vuoi vedere che quelli avevano ragione a non spiralarne mai?!

Secondo lato molto più piano e crisi al pilone. Siamo lì in quattro e nessuno guadagna un metro. Passa il tempo e solo l'« M 100 S » con Bonlarron riesce a lasciarci con un palmo di naso. Fa un migliaio di metri e scappa. Lo invidia; ha 28 chilometri da fare e ormai il rientro è assicurato.

Alla fine riesco a fare anch'io i 1000 metri (massima quota della giornata) e parto. Taglio il traguardo a 250 all'ora. Tempo 104 primi. La media è 60. Ovviamente niente record ma vengo lo stesso congratulato, anche perché nessuno è rientrato. Segue tempo mediocre. Turismo parigino. Musée de l'Air, ecc. Comunque si veleggia sempre.

E così finiscono le nostre vacanze ed i miei 800 chilometri di distanze. I miei due accoliti sono pure soddisfatti. Hanno volato fino all'esaurimento degli stanziamenti di bilancio. Anzi, uno, quello scartato in pianura Padana alla visita, qui è stato dichiarato idoneo e tornerà a concludere il corso per farsi il brevetto francese. Come si dice? Viva la burocrazia!

MASSIMO STUCCHI

notiziario

Notizie da Torino

dal notiziario di Dicembre

Giovanni Demarta è il nuovo direttore della Scuola di volo a vela. Trenta allievi frequentano le lezioni teoriche tenute da Castagno e Ferrero. La commissione d'esami sarà richiesta per il prossimo febbraio. È in corso un'autorevole azione per ottenere che le limitazioni imposte da Caselle siano contenute in termini tali da consentire una normale attività.

Il programma per l'attività sportiva del 1966 prevede:

- Trofeo Città di Torino dal 26 al 29 Giugno
- Campionato sociale durante la stagione volovelistica
- Partecipazione al Campionato nazionale
- Giornata volovelistica in occasione del Salone dell'Aeronautica.

I piloti che svolgono attività sportiva vengono invitati a munire la loro auto di gancio per il traino. Segnalano che la Ditta Busani, Via San Bernardino 27, chiede L. 18.000 per l'applicazione del gancio di tipo unificato.

Hanno da tempo deliberato speciali tariffe: 300 lire ora per l'Asiago e 900 lire ora per il Canguro; hanno inoltre ottenuto la estensione d'ufficio della validità della visita medica per i piloti di volo a vela che intendono conseguire il brevetto di 1° grado a motore.

A Ferrara nuovo gruppo volovelistico

*dal nostro corrispondente
Aldo Gardenghi*

Una nuova schiera di volovelisti è sorta in Italia. Si è infatti costituito il 18-11-1965 presso l'Aero Club di Ferrara un locale Gruppo di Volo a Vela.

Con l'aiuto e la fattiva collaborazione dei volovelisti dell'Aero Club di Bologna si sono potute effettuare le prime ore di attività. Il materiale in dotazione al Gruppo è per il momento composto da

- un biposto Bergfalk MU 13 E
- un monoposto L. SPATZ 55
- un carrello per il recupero ed una jeep per i servizi.

Alla Presidenza Onoraria è stato chiamato il decano dei volovelisti ferraresi sig. Armando Pedretti, in possesso del brevetto di volo a vela n. 21 conseguito nel 1928. Il Consiglio è composto dai Sigg. G. Pietro Magri, Maurizio Malaguti, Siegfried Merkt, Stefano Pozzi e Aldo Gardenghi, Presidente.

Il Gruppo si propone, oltre che di svolgere un'intensa attività di volo, di istituire a breve scadenza un corso di volo a vela, sia per avvicinare i giovani sia per permettere il reintegro del brevetto ai numerosi piloti già in possesso dello stesso.

Al nuovo Gruppo la rivista invia i più cordiali saluti ed i più fervidi auguri per una brillante attività.

Anche a Cremona il volo a vela ha un nido

*gli amici Franco Bolzoni e Bruno Ferrari, che d'ufficio nominiamo
ns corrispondenti, ci inviano il
seguito servizio:*

Si sa che la sua posizione di relegata nel baricentro della pianura padana, Cremona non è, dal punto di vista volovelistico, fra le più fortunate e potrà offrire ai patiti del nostro sport esclusivamente risorse di natura termica.

La cosa importante sta nel fatto che queste risorse ci sono. Le abbiamo sperimentate nelle, per noi memorabili giornate in cui si è fortunatamente potuto volare, nel faticoso anno 1965.

Le tappe: Ottobre 1964, con la partecipazione e l'aiuto dei milanesi Brigliadori, Galli e compagni dell'AVM, complice il bel tempo, è venuta fuori la prima giornata di attività volovelistica cremonese.

Le macchine: 2 M. 100, 1 Bergfalk, 1 Piper 90 CV, 1 Farchild.

Il nostro M. 100 I. CIRO, prelevato da Ferrari a Orio, ha volato per la prima volta nel cielo di casa.

Attività piena, senza un attimo di sosta, con la regia del bravo Galli: voli con alianti, a motore, battesimi a non finire, ressa al prenotavoli, entusiasmo robusto! Nel 1965 l'hangar è una realtà, piccolo (14 x 16) ma decoroso. È stato l'anno dei grandi acquisti, era doveroso dare la sua funzione al ricovero, questo è stato fatto in previsione dell'impiego per la scuola di volo a motore e a vela.

Arriva un Auster 124 da Voghera, un secondo Auster da Asiago (con il gancio per il traino), il biposto metallico Blanik da Torino, un FL 55 150 CV è in arrivo ed anche questa macchina è particolarmente adatta al traino.

Non appena i nostri piloti interessati avranno conseguito il passaggio, alla nostra flotta si aggiungerà un Buker.

Ora dobbiamo formare gli uomini: i piloti, gli indispensabili specialisti, i trainerati; un po' di pazienza, di buona volontà e tanta passione! Quella passione che è riu-

scita a creare un aeroporto, un hangar, due alianti, quattro aerei a motore e... qualche debito.

Il 1965 si può considerare di prova, l'attività di volo a vela si è svolta quando si è potuto, in mezzo a grandi difficoltà e col disinteressato intervento dei cari amici Marelli e Uberti che ci hanno dato una preziosa mano.

Così abbiamo trovato che anche da noi ci sono più discendenze che ascendenze, che sulla città si può salire a 1800 metri in certi giorni mentre in altri giorni è meglio filare; che il Po crea un limite di distacco termico (che Rasini ha già sperimentato), che i cumuli umili della Val Padana sono di buona razza, che a casa propria si vola meglio, specialmente se lo si fa con una solida preparazione.

Da quanti anni a Cremona si vagheggiava circa la possibilità di creare un aeroporto? Siamo lieti che la costanza e la schietta passione abbiano finalmente avuto ragione delle tante difficoltà ed inviamo agli amici cremonesi i nostri migliori auguri per una intensa e fortunata attività volovelistica.

L'assemblea del centro-sud

*dal nostro corrispondente
Gregorio Sebregondi*

Il 10 Dicembre scorso si è riunita a Roma, nei locali dell'Aero Club, per l'occasione messi a disposizione, l'assemblea ordinaria dei soci del Gruppo Volovelistico Centro-Sud. Alla presenza di un folto numero di soci si è approvato il bilancio consuntivo per l'anno 1964/65 e si è data lettura del bilancio preventivo per l'anno 1965/66.

L'attività svolta dal Gruppo, che è al suo primo anno di attività, è stato senz'altro lusinghiera e si è manifestata con i risultati ottenuti dai soci durante le recenti gare nazionali e di Torino. Notevoli anche i voli in quota effettuati a Rieti durante l'inverno scorso da alcuni soci e di cui si è già data notizia.

Molti sono i programmi allo studio per il 1966.

A Bergamo sono arrivati I-GHEI

dal notiziario della Sezione Volo a Vela « Riccardo G. Legler »

Bianco con fregi in rosso aragosta, copertina color vino a mezzanotte, pedaliera ortopedica e carrello per il trasporto su strada (regolamentare?): finalmente è arrivato il Bonaventura CVV 8, ora stanno pensando per l'immatricolazione.

Vinto da Rizzi il Trofeo « R. Legler », seguito da Vitali, Pressato, Balzer M. e Balzer I. poi Biffi e Veneziani; media per volo 56 Km.

L'attività di volo al 30 Novembre 1965 è la seguente:

- attività con alianti: ore 926,42, voli 1361
- attività a motore: ore 241,58, voli 1444
- insegne F.A.I. argento: complete n. 2; parziali: quota n. 6, durata n. 4
- giornate volative: 137 (18 in più del '64).

Il livello tecnico dei piloti è notevolmente migliorato, nessun incidente ha turbato l'attività del 1965, durante il quale si sono totalizzati — fuori campo — 3300 Km.

Trofeo « Nello Valzania »

Il G.V.V. « Nello Valzania » di Como rinnova l'invito a tutti i Piloti che nel 1965 hanno effettuato voli di distanza di un certo rilievo, ad inviare la loro segnalazione; qualora il volo rientri tra quelli previsti dal regolamento del Trofeo, i Piloti dovranno curare l'invio della documentazione — anche in copia fotostatica — a mezzo raccomandata al Gruppo Volo a Vela « Nello Valzania » Via Torno, 72 - Como.

8° Briefing volovelistico « Due Torri »

L'Aero Club di Bologna ha inviato le circolari per invitare i volovelisti all'ormai consueto raduno annuale, che si svolgerà Domenica 30 Gennaio 1966 con il seguente programma:

- ore 9 : ritrovo sull'aeroporto Borgopanigale
 - ore 10 : apertura convegno
 - ore 12.30: colazione
 - ore 14.30: ripresa lavori
 - ore 17.30: chiusura convegno
- Arrivederci a Bologna!*

Il 19° corso teorico di volo a vela « Otto Lilienthal »

dal notiziario dell'Aero Club Volovelistico Milanese

Domenica 9 Gennaio 1966 viene inaugurato il 19° Corso Teorico per il conseguimento del brevetto di pilota di aliante veleggiatore, definito anche brevetto C di Volo a Vela.

Il corso teorico si articolerà sulle seguenti materie: Aerodinamica e Meccanica del Volo, Tecnica del Pilotaggio, Meteorologia, Strumenti di Bordo e Storia del Volo a Vela.

Le lezioni saranno svolte da volovelisti in possesso dei titoli professionali e sportivi più qualificati.

Il materiale didattico per gli allievi del Corso Lilienthal, sarà composto da:

- un Piper PA.18 Super Cub da 90 HP
- un aliante biposto Bergfalke 11-55
- un motoaliante SF-25 A motorfalke.

Trofeo

« S. Pedrino » 1965

Nato nel 1962, il Trofeo S. Pedrino è arrivato alla conclusione della sua quarta edizione.

Il primo dato che salta all'occhio a chi vuol fare un consuntivo, necessario alla fine di ogni anno, è il continuo crescendo dei Km percorsi, che sono passati dai 26.000 del '62 ai 47.500 di questo anno, con una media per volo di ben 152 Km. Certamente a ciò hanno contribuito gli eccezionali risultati del Trofeo Bonomi svoltosi a Rieti e che ha avuto quest'anno una edizione particolarmente fortunata; ma non bisogna sottovalutare gli 11.500 Km percorsi in prove extra-gare con una media di 113 Km per volo. Di questi la quasi totalità sono stati compiuti in prove conformi al Codice Sportivo F.A.I. ed è un dato importante perchè dimostra che ai facili voletti si ricorre sempre meno e solo nelle giornate termicamente deboli man mano che il livello tecnico dei piloti si eleva.

Ed è a questi voli extra-gare che bisogna guardare perchè è per questo che il Trofeo S. Pedrino è nato ed è la molla che ci ha permesso così soddisfacenti risultati. Non raccogliamo l'insinuazione che sia stato creato per farne un premio in famiglia per « quelli di Calcinate ». L'idea è del 1960 quando ancora Calcinate non esisteva e ben altri Club erano ai primi posti nazionali; ha dovuto maturare due anni prima di poter essere tradotta in classifiche ed in risultati; risultati che hanno stupito anche noi che pur con grande ottimismo avevamo creduto in questa forma di incentivo. Ci ha stupito perchè abbiamo visto con quanto entusiasmo e con quanto spirito di emulazione i piloti tutti, dai campioni ai novellini, hanno gareggiato contribuendo al raggiungimento dei risultati che tutti conoscono ed alla notevole

elevazione del livello tecnico degli stessi. Siamo certi di non esagerare affermando che il nostro livello attuale è dovuto in buona parte a questo Trofeo.

Non è solo la quantità di mezzi che fa la supremazia; per ogni pilota non è necessario più di un aliante; ci sono Gruppi che proporzionalmente hanno più dovizia di mezzi di noi. Se Calcinate è il Centro più importante del nostro striminzito volo a vela non è ne un merito ne tanto meno una colpa, la colpa sarà semmai di quanti altri grandi e piccoli gruppi potrebbero fare qualche cosa di più e non lo fanno. Non voglio pensare siano le piccole gelosie che serpeggiano, non dichiarate ma esistenti, fra i nostri pochi gruppi organizzati e funzionanti a ritardare il logico allargamento della partecipazione dei piloti a questo Trofeo che vorremmo fosse soltanto una simpatica amichevole gara e soprattutto una statistica dei voli fatti durante tutto il giro di una stagione volovelistica. Le distanze non si fanno solo in Agosto a Rieti ma si possono e si devono fare in tutta Italia. Certo che smuovere i nostri volovelisti dalle comode poltrone o dal rosolarsi al sole primaverile per mandarli in volo lontani dal campo, non è cosa facile.

O è forse la paura del confronto che frena! E nessuno si senta menomato se alla fine anno non figurerà nei primi posti della classifica. Per i « grandi » del nostro volo a vela ci sono sempre le gare nazionali se vogliono dimostrare il loro vero valore, ma sono loro nell'ambito dei loro Club che devono dare l'esempio aiutando e trascinando i meno esperti che sicuramente diventeranno pari agli altri purchè trovino l'ambiente sportivo adatto e quello stimolo di sicuro effetto che è una semplice somma di punti raggranellati volo su volo. La « S. Pedrino » è nata per i volovelisti meno noti, perchè lo possano diventare, ma non si deve dimenticare che per diventarlo bisogna volare, volare molto, facendo di ogni volo una piccola gara cercando di far meglio, ogni volta.

Questa è la strada giusta, per questo insistiamo e speriamo di essere capiti e seguiti.

Trofeo « S. Pedrino » 1965

CLASSIFICA INDIVIDUALE FINALE

	<i>voli</i>	<i>Km</i>	<i>punti</i>	<i>Club</i>
1° Orsi Adele	33	4156	5.363	C.S.V.V.A. Varese
2° Vergani Walter	18	2938	3.733	C.S.V.V.A. Varese
3° Bertoli Umberto	11	2077	3.104	C.S.V.V.A. Varese
4° Giusti Guglielmo	18	2390	3.046	C.S.V.V.A. Varese
5° Della Chiesa Carlo	14	1986	2.413	Ae.C. Torino
6° Marietti Stefano	13	2047	2.410	A.V.M. Milano
7° Kalckreuth v. Gioacchino	7	1526	2.408	G.V.V. Como
8° Urbani Paolo	14	1847	2.048	C.N.V.V. Rieti
9° Piludu Ferruccio	13	2046	2.046	C.N.V.V. Rieti
10° Lamera Fiorenzo	11	1779	1.779	Ae.C. Torino
11° Rasini Cesare	11	1415	1.664	A.V.M. Milano
12° Orsi Giorgio	9	1568	1.568	G.V.V. Como
13° Perotti Giovanni	8	1546	1.546	Ae.C. Torino
14° Veronesi Franco	4	757	1.472	C.S.V.V.A. Varese
15° Manzoni Roberto	8	1430	1.430	C.S.V.V.A. Varese
16° Altieri Luigi	11	1033	1.424	C.S.V.V.A. Varese
17° Casagrande Emiliano	8	1387	1.387	Ae.C. Rieti
18° Castagno Franco	8	1340	1.340	Ae.C. Torino
19° Bucciari Agostino	8	1335	1.335	Ae.C. Padova
20° Motta Carmelo	7	1291	1.291	Ae.C. Torino
21° Fabbri Gianni	7	1214	1.214	C.P.V. Milano
22° Peccolo Lorenzo	7	1211	1.211	Ae.C. Torino
23° Morelli Piero	8	1196	1.196	Ae.C. Torino
24° Zoli Angelo	6	962	962	Ae.C. Bergamo
25° Fontana Vittorio	7	740	932	C.S.V.V.A. Varese
26° Carrer Danilo	5	849	849	C.P.V. Milano
27° Bellini Trinchi Silvia	5	821	821	C.N.V.V. Rieti
28° Fraenza Nicola	7	635	772	C.S.V.V.A. Varese
29° Ferrero Marco	4	707	707	Ae.C. Torino
30° Agresta Paolo	5	635	635	C.P.V. Milano
31° Zanetti Amleto	4	610	610	C.P.V. Milano
32° Pilat	3	591	591	Ae.C. Padova
33° Calandrin	4	475	475	Ae.C. Padova
34° Ferrara Stefano	4	300	413	C.S.V.V.A. Varese
35° Kufferle Riccardo	2	170	255	C.S.V.V.A. Varese
36° Vitali Giuseppe	2	134	245	Ae.C. Bergamo
37° Di Modica	2	192	192	Ae.C. Torino
38° Balzer Mario	1	74	185	Ae.C. Bergamo
39° Rizzi Guido	1	105	105	Ae.C. Bergamo

Trofeo « S. Pedrino » 1965

CLASSIFICA FINALE PER CLUB

1°	C.S.V.V.A. Varese	-	Orsi Adele	5363		
			Vergani	3733		
			Bertoli	3104	Punti	12.200
2°	Aero Club Torino	-	Della Chiesa	2413		
			Lamera	1779		
			Perotti	1546	»	5.738
3°	C.N.V.V. Rieti	-	Urbani	2048		
			Piludu	2046		
			Bellini T.	821	»	4.915
4°	A.V.M. Milano	-	Marietti	2410		
			Rasini	1664	»	4.074
5°	Gruppo Volo a Vela Como	-	Kalckreuth	2408		
			Orsi Giorgio	1568	»	3.976
6°	C.P.V. Milano	-	Fabbri	1214		
			Carrer	849		
			Agresta	635	»	2.698
7°	Aero Club Padova	-	Bucceri	1335		
			Pilat	591		
			Calandrin	475	»	2.401
8°	Aero Club Bergamo	-	Zoli	962		
			Vitali	245		
			Balzer	185	»	1.392
9°	Aero Club Rieti	-	Casagrande	1387	»	1.387

Totale volati *Km 47.515 in 318 voli*

Media per volo *Km 152*

di cui *Km 44.774 conformi al Regolamento F.A.I.*

Totale voli *extra gare Km 11.571 in 102 voli*

Media per volo *Km 113*

di cui *Km 8.830 conformi al Regolamento F.A.I.*

Albo d'Oro

1962	1° Leonardo Briigliadori
	2° Adele Orsi
	3° Angelo Zoli
1963	1° Gioacchino v. Kalckreuth
	2° Lodovico Campari
	3° Ferdinando Brogginì
1964	1° Gioacchino v. Kalckreuth
	2° Adele Orsi
	3° Walter Vergani

DodecaFONIA

1. *Il Ministero della Difesa comunica che è indetto un concorso (pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 319 del 23 Dicembre 1965 con scadenza 21 Febbraio 1966) per il reclutamento nell'Aeronautica Militare di n. 25 Tenenti in servizio permanente effettivo del Corpo di Commissariato - ruolo commissariato.*
2. *Possono, a domanda, essere ammessi al concorso i cittadini italiani che:*
 - *abbiano conseguito in un Istituto della Repubblica la laurea in Giurisprudenza o in Economia e Commercio o in Scienze Sociali o in Scienze Politiche o in Scienze Coloniali oppure la laurea in Scienze Economiche Marittime conseguita presso la Sezione Armamento Navale dell'Istituto Superiore Navale di Napoli;*
 - *non abbiano oltrepassato, alla data 3 Agosto 1965, il limite di età di anni 30, aumentabile, in particolari casi, ad anni 40;*
 - *siano in possesso di requisiti fisici e di altri requisiti prescritti dal bando di concorso.*
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 21 Febbraio 1966.*
4. *Le disposizioni particolari sono contenute nell'apposito bando di concorso, le cui copie sono disponibili presso il Ministero della Difesa Aeronautica (Ufficio Documentazione), i Comandi di Regione Aerea, gli altri Enti Centrali e Periferici dell'Aeronautica Militare, i Distretti Militari, gli Atenei, i Centri Universitari Sportivi, gli Ordini dei Procuratori e Avvocati e Dottori Commercialisti.*

Con il primo giugno (scorso) chi fa l'istruttore, oppure traina, senza avere la fonìa verrà: a) sculacciato sulla pubblica via; b) mandato a Gaeta; c) nominato cavaliere. (Fra chi risponde giusto estrarremo un pitale d'argento). Scherzi a parte, con questa storia della radio c'è da arrabbiarsi ancora.

Ricordate la prima volta? Radio obbligatoria fra trainatore e aliante, perchè... *Perchè?* Perchè uno si è sentito male a traino ed è andato al creatore. Se invece aveva la radio... Poi Nannini riuscì a far rientrare il tutto. È strano, si disse, che si facciano trovate simili, ma insomma un granchio può capitare a tutti.

Ma ora ci arifamo! Trainatori e istruttori avere fonìa. Coro: ma le radio ce le date voi? Che facciamo, la fonìa con l'alfabeto muto? E con chi parliamo, che quì manco c'è la torre?

Comunque tutti studiano, un sacco di gente delle torri si rompe le scatole a insegnarci; poi arriva a Milano, e fa un pò di esami, una commissione da Roma (si vede proprio che di quelli di Linate Torre non si fidano); poi basta, venite a Roma a far l'esame (per una storia di albergo e di missioni, dicono). Coro: ... (censura). Quasi nessuno ha il tempo di andare a far l'esame, e come vadano le cose io almeno non so.

Nec mihi confrict il caso in sè: se proprio va male andrò a volare ogni tanto a Locarno, oppure mi darò all'ippica (come spesso mi consigliano). Quello che mi interessa è l'aspetto umano (e Kafkiano): perchè io ne conosco, di gente dei ministeri, e non è vero che passino la giornata appesi per la coda agli alberi di Villa Borghese: sono tipi come me o come te, nè scemi nè geni etc. Ora come mai queste persone normali, quando stabiliscono qualcosa sul volo a vela, pigliano cantonate tali da far suonare le campane?

L'ipotesi più razionale, secondo me, sta in due parole: antirespo e inesperienza. Antiresponsabilità: questi vogliono tutela-

re la loro carriera (il che è umano) e per far ciò cercano di regolamentizzare tutto in modo che se avviene l'incidente il funzionario X (che fa la forza a Z) non possa far notare che l'incidente non sarebbe avvenuto se appunto Z avesse provveduto a disporre che ... fonia alterisque pallis. Naturalmente è chiaro che non è con i regolamenti che si impediscono gli incidenti: e quindi si mette per questa via solo chi è inesperto della materia in esame. Quanto al fatto che l'errore venga poi corretto, ciò è una prova che questi stessi funzionari sono così intelligenti ed onesti da rimangiarsi le decisioni errate (il che non è poco). Ma non sarebbe più semplice informarsi prima? Perché non chiedono all'Aero Club? Perché non vanno a parlare con due o tre volovelisti? Fra chi risponde giusto estrarremo ...

Un deca ci pelano!

Zitti zitti, piano piano, con una bella circolare portiamo da uno a dieci sacchi la visita medica. Decisione amministrativa, ricordate Buio a mezzogiorno?

A parte che solo per educazione si usa avvisare prima ((c'è chi si è trovato in loco con 9000 sole in tasca) si può sapere perchè paghiamo 10.000 quello che gli Svizzeri pagano supergiù 2000? Si può sapere perchè la visita per l'auto costa, sempre in Italia, 1500? E perchè uno deve farsi il viaggetto fino a Milano, quando in tutto il resto d'Europa va da un medico vicino a casa (come per l'auto)?

Probabilmente, trent'anni fa, era un aiuto: la Regia aiutava i civili facendoli visitare dai suoi medici, perchè gli altri non ci capivano abbastanza. Ma ora che basta un medico condotto per autorizzarmi a portare la Giulia a 180 Km/h, perchè volete continuare ad aiutarvi così? Con viaggio etc. mi fate perdere una giornata e parecchi quattrini. O credete forse che guidare alla domenica sull'Autostrada dei Laghi (di Ostia, per i romani) sia molto più facile che pilotare un aliante o un P.19?

Visto che ormai è tutta una parrocchia, perchè non ci fate visitare come per l'auto? Perché far perdere tempo ai medici dell'Aeronautica che probabilmente hanno altro da fare?

Ma questi sono discorsi razionali, che servono poco. Si è sentito parlare di prote-

ste, ma si può almeno sapere cosa ha fatto l'Aero Club? Dobbiamo prendere come chaperon Mao/Tse, o si può essere ascoltati?

(Osservazione. Chiacchiere ne ho sentite tante, ma troppo pochi scrivono: a questa povera rivista, o al deputato, o al ministro etc. Se non ci facciamo sentire non ci aprono di sicuro: suppongo che a qualsiasi deputato 100 lettere facciano effetto: proviamo a scrivere?).

Glossario Meteo

Che cosa è la pressione atmosferica?

L'aria, sebbene invisibile ed impalpabile, è pur sempre un corpo e, in quanto tale, è soggetta pur essa alla forza di gravità che la tiene avvinta al nostro pianeta e la obbliga, se pur riluttante, a seguirne il cammino. Per effetto di tale forza cosmica, anche l'aria ha un peso, ed è ovvio pertanto che lo faccia sentire sulla terra e su tutte le cose che sono su di essa: in altri termini, l'aria esercita una pressione. La quale, evidentemente, è più forte negli strati prossimi al suolo, sottoposti come sono al peso di tutta la massa atmosferica, mentre è più lieve negli strati superiori, sui quali incombe una massa d'aria minore.

Come è distribuita la pressione nello spazio?

In base ad osservazioni sistematiche si è potuto stabilire come normalmente si distribuisce la pressione atmosferica sulla faccia del globo, a seconda delle varie stagioni e delle varie zone geografiche.

Le variazioni della pressione atmosferica sono quasi sempre determinate da variazioni di temperatura.

Il regolatore della pressione atmosferica è dunque il sole, che scalda inegualmente terre e mari e distribuisce perciò varie temperature e pressioni, determinando così le condizioni nelle quali insorgono i venti.

VOLO A VELA NEL MONDO

RASSEGNA DELLA STAMPA VOLOVELISTICA INTERNAZIONALE

Con questo primo numero del 1966 VOLO A VELA inviati a tutti gli amici volovelisti i migliori auguri per un felice e fortunato anno nuovo, ricco di termiche e di risultati.

Avec cette première émission de 1966 VOLO A VELA présente ses meilleurs voeux à tous les amateurs du vol à voile pour une heureuse année de bonne chance et meilleurs résultats.

With this first number of « VOLO A VELA » 1966 we wish to send to all our gliding friends our best wishes for a happy and successful New Year.

Mit dieser ersten Ausgabe von 1966 sendet VOLO A VELA allen Segelfliegern beste Wuensche fuer ein Glueckliches und Erfolgreiches Neues Jahr.

En este primer número de 1966 VOLO A VELA quiere enviar a todos los volovelistas seandoles un año feliz y muchas térmicas.de lengua española un saludo particular de

Stati Uniti

I campionati americani, che hanno avuto luogo ad Adrian nello stato del Michigan, sono stati realizzati con le seguenti sette prove:

- 1 - andata e ritorno di km 247
- 2 - distanza libera
- 3 - andata e ritorno di km 240,6
- 4 - triangolo di km 231,2
- 5 - andata e ritorno di km 240,7 + distanza libera
- 6 - triangolo di km 148,9
- 7 - triangolo di km 258,6 + distanza libera

La classifica finale è risultata la seguente:

1° - Hans Werner Grosse (Germania) Ka-6 E, punti	6258
2° - D. Svec (USA) Sisu-1 A, punti	6241
3° - G. B. Moffat, Standard Austria SH-1, punti	6232
4° - J. Firth, Standard Austria SH-1, punti	5850
5° - P. Bikle, Prue Standard, punti	5602
6° - R. W. Mozer, Ka-6 E, punti	5465
7° - C. G. Ray, Ka-6 CR, punti	5216
8° - B. Green, Standard Austria SH-1, punti	5128
9° - R. E. Schreder, HP-12, punti	5090
10° - W. Scott, Ka-6 CR, punti	5018

OLTRE 450 MILA I PILOTI CIVILI: nele primo semestre del 1965, negli Stati Uniti d'America, sono state attribuite 61744 licenze di pilotaggio, con un aumento del 22 per cento rispetto allo stesso periodo del 1964.

Le licenze sono così distribuite: 39958 agli allievi, 15568 a privati, 5316 licenze commerciali, 530 abilitazioni strumentali, 272 per elicotteri, 96 per alianti e 4 diverse. Per la fine del 1965 si valuta che oltre 450.000 privati saranno in possesso di un brevetto di pilotaggio.

Inghilterra

Sulla rivista « Sailplane & Gliding » Dicembre 1965 sono apparsi i seguenti argomenti che segnaliamo ai nostri lettori:

pag. 481 - un articolo del noto progettista D. G. Cijan su « Alianti da competizione per i campionati mondiali »

pag. 485 - rapporto di D. Drummond sui voli di prova del Dart 17R e dell'Austria SHK

pag. 497 - qualche altra considerazione sull'argomento riguardante un nuovo tipo di punteggio di C. E. Wallington

pag. 515 - B. Bradley racconta la storia di un recupero, che a tutti potrebbe servire come esempio da non imitare e che speriamo di poter presentare nel prossimo numero.

Germania

Dal numero di Gennaio 1966 del « Deutscher Aerokurier » ricaviamo queste notizie:

UNA NUOVA EDIZIONE DEL « PASSERO »: L. SPATZ III è chiamato l'ultimo perfezionamento dell'ormai vecchio e famoso L. SPATZ 55: fusoliera abbassata e capotina arrotondata; ha il normale pattino con retrostante ruota, ma può essere fornito anche con un pattino a tutta lunghezza ed una ruota da usare solo per il trasporto. Ecco alcuni dati:

larghezza	m	15	carico utile	kg	105
lunghezza	m	6,25	carico alare	kg	22,6/mq
altezze	m	1,20	coeff. resistenza		8
superficie alare	mq	11,70	efficienza max		28
allungamento		19	velocità minima	km/h	50
peso a vuoto	kg	160,—	discesa minima	m/s	0,67

MOTOALIANTI - In un interessante articolo, il professor Georgii illustra le possibilità d'impiego dei motoalianti nello studio dei moti dell'aria, in particolare per quanto riguarda i moti d'onda sulle montagne.

L'autore constata che malgrado la grande quantità di modelli di motoalianti che sono stati fino ad ora costruiti, nessuno di essi ha avuto vasta diffusione. Infatti, se il veleggiatore viene usato come un aeroplano, esso è meno utile di un vero aeroplano, mentre, come aliante non può dare il vero e piacevole senso del veleggiare da una ascendenza all'altra, che resta prerogativa dell'aliante puro e semplice. Un'eccezione a ciò è costituita dal valido impiego dei motoalianti — per il progresso del volo in generale e del volo a vela in particolare — nello studio dei movimenti dell'aria, facilitato dalla possibilità di rapide partenze ed estesi sondaggi. Buona parte dell'articolo è dedicato al « Caniguro Palas » di Mantelli, già noto ai nostri lettori ed apparso anche nel precedente numero di Volo a Vela.

Svizzera

Ecco alcune notizie ricavate da «Aero-Revue» di Gennaio 1966: A SAINT-GALL si è tenuta la conferenza nazionale del volo a vela dell'Aero Club Svizzero, presieduta da M. August Hug che ha passato in rassegna i principali avvenimenti del 1965. Con vivo compiacimento si sono ricordati i campionati mondiali svoltisi in Inghilterra ed il brillante secondo posto ottenuto da Markus L. Ritz. Per quanto riguarda il materiale di volo si nota che l'industria aeronautica minore si trova di fronte agli stessi problemi dei fabbricanti di sci: nessuno si azzarda ad abbandonare completamente materiali già tanto collaudati come il legno ed il metallo, anche in considerazione che le prove alle quali sono stati sottoposti gli apparecchi interamente costruiti con materie sintetiche non hanno ancora dato risultati definitivi. Un vasto e dettagliato programma è previsto per il 1966. È stato inoltre stabilito che ogni pilota ed ogni gruppo di volo a vela dovranno contribuire ad alimentare una cassa speciale destinata a finanziare la partecipazione della squadra nazionale ai campionati mondiali del 1967, senza dover sollecitare fondi pubblici o privati.

VOLI DI DISTANZA ATTRAVERSO LA FRONTIERA NAZIONALE: la Direzione Generale delle dogane e l'Ufficio Federale dell'Aria hanno emanato le nuove direttive per i voli di distanza compiuti da alianti e che comportano l'uscita dal territorio nazionale, o l'entrata nel caso di alianti provenienti dall'estero. Queste direttive possono essere ottenute dall'Ufficio Federale dell'Aria — 3003 Berna — al prezzo di 50 ct. sv., scritte in tedesco, francese o italiano.

O.S.T.I.V.

Della sezione Ostiv di «Aero-Revue» di Dicembre e Gennaio segnaliamo un interessante articolo di Chas V. Lindsay, dell'Ufficio meteorologico degli Stati Uniti, riguardante la rilevazione di movimenti ondulatori nell'atmosfera attraverso le osservazioni effettuate dai satelliti meteorologici.

Fin dall'avvento del TIROS I sono state osservate importanti formazioni di nubi connesse con moti ondulatori sugli Stati Uniti e sulle altre aree montagnose del globo. Così il 18 Aprile 1960 il satellite fotografò una importante formazione di nubi sottovento delle Ande, che si presentavano con strisce uniformi orientate nord-sud lunghe circa 250 miglia ed estendendosi circa 200 miglia sottovento alle montagne. La lunghezza d'onda denunciata dalla distanza fra le strisce di nubi perpendicolari alla direzione del vento era di circa 8 miglia. In quel caso la velocità del vento comunicata dalle stazioni a terra era di 20 nodi alla superficie e di oltre 100 nodi a 10.000 metri.

Molte altre formazioni simili furono rilevate in seguito ed in alcuni casi si è anche tentato di utilizzare praticamente le indicazioni dei satelliti. La qualità delle fotografie fornite dai satelliti è molto buona ma il loro uso immediato agli effetti del volo a vela è limitato dal ritardo che si verifica prima che le informazioni giungano al meteorologo. Le fotografie devono passare attraverso processi di ricomposizione e trasmissione per cui sono praticamente utilizzabili con un ritardo di sei ore circa. Si spera di ridurre questo intervallo ad un'ora e mezzo o due. Nel frattempo però è già possibile localizzare le aree dove le formazioni d'onda sono più frequenti e stabilire anche il tipo di formazione che si presenta più frequentemente, la lunghezza d'onda e l'estensione del fenomeno.

Data la grande estensione di molti campi ondulatori che sono stati rilevati, si può pensare che sia vicino il giorno in cui, oltre che per i guadagni di quota, i movimenti ondulatori possano fornire anche straordinarie possibilità per lunghi voli di distanza.

Annunci

A vendere un aliante K.2, biposto, ottimo stato, prezzo interessante. Fare offerte all'Aero Club di Poitou, 35 rue Gambetta a Poitiers (Vienne) France.



pavimenti
e
rivestimenti
domosic

domosic

Domosic s.p.a.
Direzione e Stabilimenti
Castiglione Olona
Varese
Italy



Vincitori
della discesa libera
alle Olimpiadi
e ai Campionati Mondiali

FISCHER SK

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

