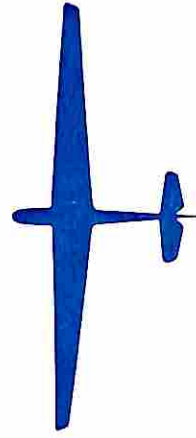


VOLO A VELA

PERIODICO DEI VOLOVELISTI ITALIANI N. 67



GEN.-FEB. 1967



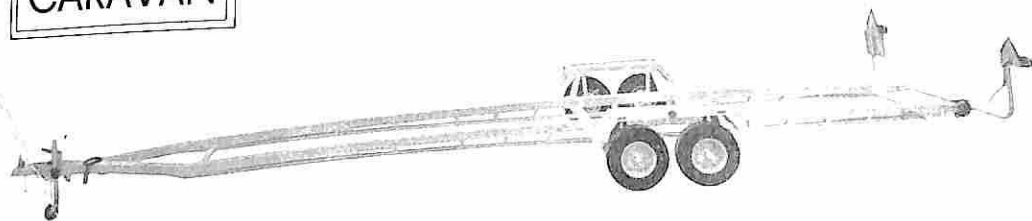


Casciago - Il Poggio Antico, sede del Centro Studi della Bassani S.p.A. - Qui nascono i prototipi degli apparecchi B TICINO



RIMORCHI AUTO - PADOVA

via A. Da Bassano, 85 - tel. 56.211



RIMORCHIO mod. "ALIANTE"

Lunghezza totale m. 7,135 - Larghezza totale m. 1,770 - Larghezza utile m. 1,350
- Peso a vuoto Kg. 250 - Portata Kg. 500 - Peso complessivo Kg. 750

VOLO A VELA



Periodico dei Volovelisti Italiani

N. 67 Gen.-Feb. 1967

a cura del

CENTRO STUDI DEL VOLO
A VELA ALPINO

Varese - Aeroporto « Paolo Contri »
Calcinante del Pesce

ABBONAMENTI PER ANNO SOLARE

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

i prezzi di cui sopra sono comprensivi dell'IGE

Spedizione in abbonamento postale
Gruppo IV

Comitato Redazionale:

Lorenzo Scavino
Gioacchino v. Kalckreuth
Nicola Vaccaro
Stefano Marietti

Corrispondenti:

Albonico Gino
Altieri Luigi
Balbis Cesare
Bassi Francesco
Della Chiesa Carlo
Ferrari Bruno
Galli Egidio
Malaguti Maurizio
Masten H.
Pagnoni Natale
Salvini Guido
Nannini Umberto
Serra Sandro
Spadoni Costante
Valerio Gualfredo
Wielgus Stanislaw
con la collaborazione di tutti i volovelisti

Sommario

- 2 300, 3000, 30000 handicap
con 12 Kg. di spinta
- 3 IX Briefing volovelistico delle
Due Torri - Bologna 12 febbraio 1967
- 6 Premesse per lo sviluppo del volo
a vela in Italia
- 10 La riforma burocratica e il volo a vela
- 12 Campionati italiani di volo a vela
- 13 Ripristinati gli organi statutari
dell'Aero Club d'Italia
- 18 Guida del Volo a Vela in Italia -
l'attività dei Club
- 26 Siegfried Kier « Aquila delle Alpi »
- 28 Uno squarcio di volo a vela Argentino
- 31 Cirrus
- 33 Lettera da Torino
- 35 Notiziario
- 39 Volo a Vela nel Mondo
- 42 F.A.I.
- 42 O.S.T.I.V.

In copertina: *Siegfried Kier su Ka. 6*

300, 3000, 30000 handicap con 12 Kg di spinta

Il IX Briefing delle Due Torri è stato caratterizzato dalla più bella giornata, mai visto un cielo così pulito in tutti i precedenti Briefings.

Siamo andati a Bologna per rinnovare il tradizionale incontro invernale tra volovelisti e con la convinzione che avremmo visto il nuovo Presidente dell'Aero Club d'Italia.

Se non era intervenuto a Rieti, durante i Campionati nazionali, pensavamo che — essendo nel frattempo venuta a cessare la gestione commissariale — sarebbe certamente stato presente al Briefing di Bologna per salutare i volovelisti italiani.

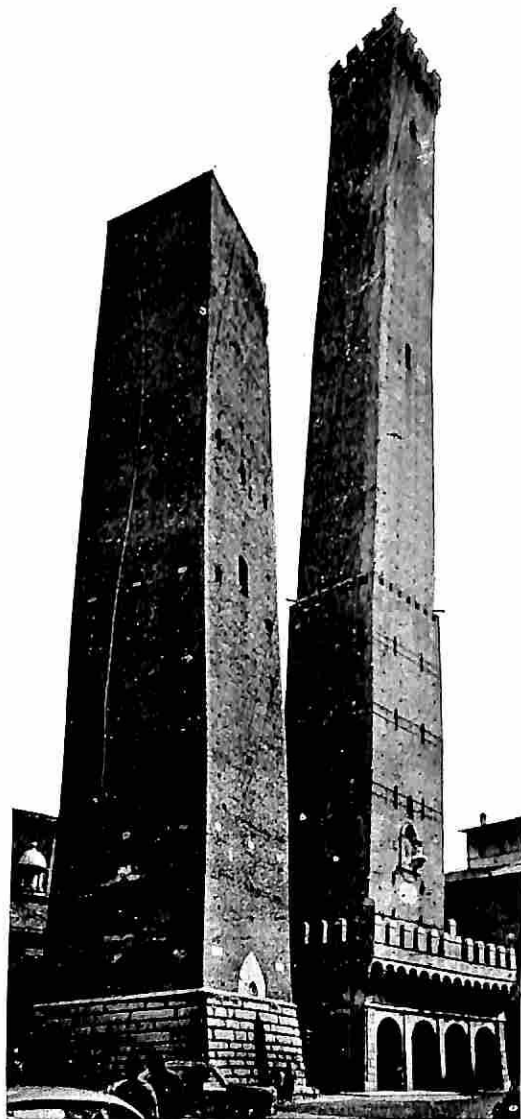
Non abbiamo avuto il piacere di vederlo, di sentirlo e di saperlo consapevole della nostra attività; nessuno ci ha porto un saluto in suo nome, nessuno ci ha letto un suo telegramma.

Peccato, gli avremmo tributato uno spontaneo e caloroso applauso di benvenuto, così come non abbiamo lesinato gli applausi a coloro che si apprestavano ad uscire dalla scena del volo a vela italiano.

Abbiamo visto il Galli — molto controllato — nella nuova veste di Presidente della Commissione (profeti in Patria!) e vogliamo dirgli che, se condividiamo la necessità di aumentare il numero dei volovelisti, non condividiamo la « strada per la didattica », che deve necessariamente essere nuova e sostanzialmente diversa da quella seguita per vent'anni, in quanto i risultati non si sono avuti.

Per la « sportiva » non possiamo accontentarci di partecipare ai Mondiali, dobbiamo partecipare con un'adeguata preparazione, preparazione che avrebbe dovuto incominciare all'indomani dei Campionati svoltisi in Inghilterra e che ancora non è stata concretizzata, nemmeno sulla carta.

La proposta di Orsi circa un Campionato nazionale a handicap ha incontrato una nutrita schiera di dissidenti e rispolverato fantasmi siciliani! Avremmo dovuto almeno dargli atto della lealtà sportiva contenuta nella proposta.



Notevole l'interesse per il motore a razzo: 12 Kg. di spinta ci renderanno autonomi? ci permetteranno il decollo? Anche dal Mare delle Tempeste Burocratiche? Non dovremo, come ha detto Baviera, passare attraverso la NASA?

A Bologna non si risolvono i problemi, ma si espongono e si discutono; i pareri, contrastanti o consenzienti, mettono a fuoco la realtà.

La relazione di Piero Morelli è una nitida fotografia di una provata realtà. Ne abbiamo fatto un programma per gli uomini di buona volontà e siamo usciti a goderci l'ultimo sole di un radioso pomeriggio di Febbraio.

Aeroplani, alianti e paracadutisti erano in piena e concorde attività! Anche questa di Bologna è una realtà da considerare.

IX Briefing volovelistico delle Due Torri Bologna 12 febbraio

1967

Come di consueto, è il dinamico presidente Dott. *Labanti* che apre il 9° Briefing delle « Due Torri » porgendo ai numerosi intervenuti il saluto dell'Aero Club Bologna e formulando l'augurio di un buono e proficuo lavoro. Lavoro che deve essere svolto con serietà e serenità, e portare alla ribalta uomini nuovi, indispensabili al Volo a Vela italiano ed a tutta l'Aviazione italiana.

Affidata la direzione ad *Aquaderni*, inizia-no gli interventi.

Il primo è quello del Prof. *Piero Morelli* che dà lettura di una relazione dal titolo « PREMESSE PER LO SVILUPPO DEL VOLO A VELA IN ITALIA ». Si tratta di una chiara e precisa esposizione dell'attuale situazione del Volo a Vela italiano e le realtà contenute nella stessa sono confermate da un lungo e fragoroso applauso. In altra parte della rivista riportiamo integralmente questa importante relazione.

Fa seguito un breve intervento del Gen. *Nannini* per puntualizzare alcuni aspetti dei vari problemi così chiaramente e validamente esposti dal Prof. *Morelli*.

Segue *Giorgio Orsi* che, nella veste di Consigliere Federale, comunica la nomina a Presidente della Commissione Consultiva per il Volo a Vela di Egidio Galli ed invita tutti gli Enti che svolgono attività volovelistica a voler sottoporre alla Commissione tutti i problemi e le difficoltà che incontrano.

Nella più semplice veste di volovelista, *Giorgio Orsi* passa a trattare altri argomenti, tra i quali: lo spostamento della data del Briefing organizzato dagli amici volovelistici di Bologna, ponendo inoltre la condizione di « disertare il Briefing » se i volovelisti bolognesi non parteciperanno alle gare di Rieti! L'Aero Club di Bologna, grazie alla vitalità del suo Presidente, svolge una notevole attività di volo a motore, di volo a vela, di paracadutismo e di aeromodellismo, è ingiustificato il fatto che non partecipi all'attività agonistica di volo a vela. Confida che la promessa fatta da Serra — anch'esso componente la nuova Commissione — sarà mantenuta.

Circa il Campionato Italiano, *Orsi* propone — nell'intento di attenuare le disparità tra i diversi tipi di alianti, specialmente dopo la messa in linea di alianti con caratteristiche decisamente superiori — di studiare degli handicap e sollecita i presenti a esprimere le loro opinioni in proposito.

Aquaderni interviene assicurando che verrà esaminata la proposta di cambiamento di data del Briefing e dà anche lettura del telegramma augurale inviato a Bologna da *Guglielmo Barazzetti* nella lontana Las Palmas, invita quindi Galli a prendere la parola.

Galli esordisce constatando la reale ed innegabile presenza a questo ormai tradizionale Briefing di Bologna di gran parte dei volovelisti italiani — volovelisti che tra l'altro sono possessori di una tessera di appartenenza ai rispettivi Aero Clubs locali. Conferma l'avvenuta elezione della Commissione per il Volo a Vela e la sua successiva nomina a Presidente della stessa. In tale veste rivolge un pensiero ed un plauso — sottolineato da un lungo battimani — alle persone che nel passato, con maggior competenza, l'hanno preceduto.

Circa il programma, *Galli* ribadisce che questo è rappresentato e contenuto nella stessa relazione *Morelli*; significando che la prima necessità è quella di favorire, o quanto meno non ostacolare, l'opera di proselitismo perseguibile attraverso l'attività didattica.

Ricorda la lodevole attività che molti svolgono a favore del volo a vela, dai costruttori volovelistici italiani ai più semplici

aiutanti volontari, e la necessità di fissare un obiettivo, obiettivo che per il momento si può sintetizzare in uno slogan: aumento del numero dei volovelisti!

La strada « liberale » dell'attività sportiva ha raggiunto un livello che può almeno permettere di affrontare il peso della partecipazione ai prossimi Campionati Mondiali.

La strada della didattica è tutta da fare. I predecessori hanno speso venti anni, tutto il dopo guerra, per premere sulla parte didattica. Noi dobbiamo continuare a fare questo lavoro, in questo senso saranno indirizzati gli sforzi maggiori della Commissione.

È la volta di *Rasini* che, in un breve intervento, precisa subito di non essere d'accordo circa gli handicap in quanto, oltretutto risuscitare complicate formule di buona memoria, rappresentano un freno allo sviluppo tecnico. Circa le future necessità di dotare gli alianti di radio, *Rasini* comunica che una ditta di Milano ha messo finalmente a punto un apparecchio VHF, regolarmente omologato, dal peso di circa 800 gr. con un ingombro corrispondente ad uno strumento di 8 cm di diametro e 20 cm di lunghezza; con due canali installati, il costo si aggirerà intorno alle 150.000 lire salvo imprevisti conseguenti il costo dell'omologazione

Magri del Gruppo di Volo a Vela di Ferrara prende la parola per ribadire le difficoltà e gli ostacoli che frenano lo sviluppo volovelistico e propone che — almeno per risolvere il problema del materiale di volo — venga studiata la possibilità di anticipazioni bancarie o fidejussioni che permettano l'acquisto di alianti da parte dei singoli gruppi, i quali dovranno rimborsare, in forma rateale, il prestito nel giro di tre o quattro anni.

Segue *Spadoni* di Ravenna che legge la relazione predisposta, e che riportiamo al termine di questa cronaca, che porta il significativo titolo: « La riforma burocratica ed il Volo a Vela ».

L'intervento dell'Ing. *Alberto Morelli*, si stacca da tutti i precedenti interventi per addentrarsi nel campo prettamente tecnico ed illustrare lo stato di avanzamento dei lavori nella costruzione dei quattro esemplari dell'aliante di classe standard M. 300. Lavori, in corso presso il Laboratorio del Centro di Volo a Vela del

Politecnico di Torino, che comportano la adozione di tecniche nuove: il longherone dell'ala è in lega leggera, il bordo d'uscita e gli alettoni sono realizzati con un profilato estruso, l'impennaggio orizzontale è interamente in lega leggera, un'altra novità è rappresentata dal rivestimento alare in compensato speciale stampato e rinforzato internamente con lana di vetro e poliestere. Salvo grossi imprevisti, il primo esemplare potrà volare per la fine della prossima primavera, gli altri esemplari seguiranno a circa tre mesi uno dall'altro.

Tocca ora a *Marchetti* che legge l'applaudita relazione dal titolo: « I campionati italiani di volo a vela ». Anche questa relazione viene riportata integralmente.

Franco Pecorari di Trieste illustra brevemente il tema circa nuovi motori a getto applicabili ad alianti; si tratta di una camera di scoppio molto piccola dal peso variabile da uno a due kg., munita di iniettore e di candela d'accensione, funzionante con tre bombole: una d'ossigeno, una di combustibile ed una d'aria compressa. La potenza minima sviluppata è di 250 CV corrispondenti a 12 kg di potenza di spinta effettiva. I successivi dati forniti dal Dott. *Pecorari* destano molto interesse e perplessità: interesse per una possibile completa autonomia dell'aliante e perplessità circa le enormi potenze che tale motore potrebbe sviluppare. Il Dott. *Pecorari* ci ha promesso una relazione più dettagliata e da queste colonne gli rinnoviamo l'invito a scriverci in proposito. *Aquaderni* riporta la discussione sul problema degli handicap dicendo che se è vero che possono rappresentare un'ipotetico freno al progresso tecnico è altrettanto vero che permetterebbe un maggior e miglior impiego di tutti i tipi di alianti e darebbero preminenza al fattore uomo.

Walter Vergani si dichiara contrario agli handicap ma nello stesso tempo ravvisa la necessità di un'ampia e approfondita discussione, che potrebbe svolgersi anche sulle pagine di VOLO A VELA.

Indipendentemente da ciò, ravvisa l'opportunità di incrementare l'organizzazione di gare « periferiche » in quanto solo la competizione favorisce l'addestramento dei piloti sportivi e la preparazione di Commissari e Direttori di gara.

Sandro Serra, componente la Commissione per il Volo a Vela, conferma l'impegno

assunto dall'Aero Club di Bologna per una partecipazione alle gare e precisa inoltre che, in collaborazione con l'Ae. C. di Ferrara, verrà organizzata una gara nazionale dal 25 al 29 Maggio di quest'anno.

Con l'intervento di Serra termina la prima parte dei lavori del Briefing e Aquaderni ci invita alle tavole imbandite nel nuovo giardino d'inverno recentemente costruito.

La seconda parte dei lavori verte principalmente sulla necessità di organizzare più gare, sui regolamenti da applicare e sull'introduzione o meno degli handicap. Qui di seguito riportiamo, in forma riassuntiva, i pareri espressi dai diversi oratori.

Rasini: necessità di stabilire un collegamento tra la nostra Commissione e la C.S.C. per tenere aggiornata quest'ultima sugli orientamenti del volo a vela, nazionale ed internazionale, in campo agonistico.

Della Chiesa: il regolamento dei Campionati nazionali dovrebbe essere ispirato dal regolamento dei Campionati Mondiali, anche in riferimento all'uso della radio; è contrario agli handicap.

Piero Morelli: handicap: applicati nel Campionato nazionale argentino, allo studio in Inghilterra; se riferiti alla polare (quale delle diverse?) possono dar luogo a troppi fattori di handicap; favorevole ad un eventuale handicap molto moderato che attenui la differenza tra macchine molto diverse.

Urbani: chiede che la relazione del Prof. Piero Morelli venga trasformata in programma di lavoro per la Commissione per il Volo a Vela; circa la crisi quantitativa e l'attività didattica, ritiene indispensabile facilitare, anziché ostacolare, le scuole di volo a vela nelle grandi città, in quanto solo loro possono dare un consistente e costante afflusso di allievi.

Rasini: le difficoltà burocratiche per organizzare una gara sono veramente notevoli, si può comunque, ai fini di creare un maggior spirito sportivo, organizzare delle semplici gare interne che servano da stimolo per una miglior preparazione.

Zanetti: è contrario agli handicap, le vicissitudini del Giro di Sicilia dovrebbero fare testo in materia; circa i regolamenti delle gare ripropone che venga concessa la facoltà di scartare una gara (ovviamente la peggiore) delle diverse componenti

una competizione; per abituare i piloti all'atmosfera della gara, ritiene che si potrebbero organizzare delle semplici prove interclubs senza alcuna veste ufficiale.

Alberto Morelli: l'idea dell'handicap può essere accettata, i guai incominciano quando si vuol valutare l'handicap; ritiene che i Campionati nazionali si debbano svolgere con lo stesso criterio dei mondiali, introducendo un eventuale handicap moderato.

Fabri: si potrebbe parlare di handicap solo se il valore ad esso attribuito fosse accettato all'unanimità, cosa impossibile.

Vergani: un handicap non colma la diversità tra due macchine, specialmente quando si tratta di superare un ostacolo, è meglio attendere l'esperienza degli altri, anche se la necessità è sentita tra gli alianti della stessa classe; in attesa che il divario venga colmato dall'evoluzione tecnica, si potrebbero fare le gare dividendole semplicemente in due classi: vecchi e nuovi. Ancora *Walter Vergani* in merito alla San Pedrino [*N.d.R.* - *Visto che il sistema ha funzionato per l'M. 200 vogliamo tentare una seconda volta: chiunque abbia notizie dei risultati del Trofeo San Pedrino è invitato a scrivere alla rivista*] per ribadire che l'offerta fatta per il 1966 la ritiene valida per il 1967 e confida che Labanti e Rasini — che lo scorso anno avevano anch'essi fatto delle offerte — vogliono fare altrettanto.

Terminati gli interventi, *Aquaderni* riprende brevemente gli argomenti trattati in questo IX Briefing e ravvisa che le relazioni presentate ed i problemi discussi siano la miglior conferma della validità di questo incontro volovelistico, la democraticità del quale sembra desti qualche ingiustificata preoccupazione. Termina inviando il Presidente *Labanti* a voler inviare, per incarico dei volovelisti italiani, un telegramma di saluto e di augurio al Presidente dell'Aero Club d'Italia. Il caldo e generale applauso chiude il IX Briefing delle Due Torri. Arrivederci al prossimo. Ecco il testo del telegramma inviato al Presidente dell'Aero Club d'Italia: « Volovelisti italiani riuniti Bologna IX Briefing Due Torri al termine di proficui lavori inviano calorosi saluti et auguri per sempre maggiore vitalità per l'Ente da Te così validamente presieduto. Dante Labanti ».

Premesse per lo sviluppo del volo a vela in Italia

Il volo a vela è praticato in tutte le nazioni più civili. Il numero di queste nazioni è sempre maggiore. In ciascuna di esse, lo sviluppo dell'attività volovelistica è crescente.

Ma diversi sono i motivi che determinano il sorgere e lo sviluppo di questa attività nell'una o l'altra nazione, a seconda che vi sovrintenda l'iniziativa individuale o lo Stato.

In Inghilterra e negli Stati Uniti, per esempio, lo Stato è estraneo allo sviluppo del volo a vela, alla cui base è invece l'iniziativa privata, mossa dall'interesse dell'individuo, e quindi dei gruppi, per un'attività sportiva ricca di fascino e fonte di divertimento, sia per l'attività di volo particolare che mette l'uomo in contatto intimo con la natura, sia per l'attrattiva che offre l'appartenenza a gruppi ben affiatati, la cui formazione è determinata da necessità organizzative e operative.

In questi casi lo sviluppo del volo a vela è dunque determinato e condizionato dal desiderio di soddisfacimento di un bisogno individuale, in senso economico. Nelle fasi storicamente successive di questo sviluppo, i gruppi si organizzano in associazioni o federazioni nazionali, come sono per esempio la « British Gliding Association » e la « Soaring Society of America », al fine ben comprensibile di migliorare, tutelare e coordinare l'attività dei singoli gruppi ed individui; con lo scopo in definitiva, si noti bene, di meglio raggiungere il fine che sta a cuore a ciascun individuo, e che è essenzialmente quello di volare meglio, di più, con maggior sicurezza e a minor costo.

Non è a caso che questo sviluppo spontaneo si verifica in nazioni dove è più elevato il reddito individuale. Ma questa considerazione è interessante solo per capire che il volo a vela non potrebbe svilupparsi laddove un'economia più povera impone naturalmente il soddisfacimento di altri bisogni prima di questo, che è voluttuario; o, tra le attività voluttuarie, determina la scelta di altre, meno costose e meno impegnative.

In altre nazioni invece, l'iniziativa individuale è estranea allo sviluppo del volo a vela. E' lo Stato, e unicamente lo Stato, che lo imposta, lo sviluppa, l'organizza, lo gestisce e lo tutela. I più tipici esempi si hanno nei paesi socialisti, come la Polonia, la Russia, la Cecoslovacchia.

Vi sono infine altre nazioni in cui sussistono al tempo stesso l'iniziativa dello Stato e l'iniziativa privata, in proporzione l'una rispetto all'altra molto variabile da paese a paese. Tali sono, per esempio, la Francia e l'Italia.

E' evidente che quando lo Stato interviene, totalmente o parzialmente, esso non lo fa nell'intento di soddisfare il desiderio dell'individuo. La molla della sua azione è un fine di interesse collettivo, nel quale naturalmente l'individuo può ben inserire il suo fine particolare. Anzi lo Stato fa leva sull'azione dell'individuo tesa al fine individuale, stimolandola e aiutandola per il raggiungimento del superiore fine collettivo.

Questa distinzione mi sembra importante per capire chiaramente che, nei paesi come la Francia e il nostro, sia l'individuo che lo Stato vogliono lo sviluppo del volo a vela (come, in generale, di tutta l'aviazione cosiddetta « minore »), ma partendo da punti di vista diversi. L'azione che l'individuo esplica per la sua personale attività è, consciamente o inconsciamente, una azione al tempo stesso operante verso il raggiungimento di un fine collettivo.

Viceversa, l'azione dello Stato può essere su alcuni punti in discordanza con i desideri individuali. I provvedimenti auspicati dagli individui possono essere presi in considerazione o meno dallo Stato, a seconda che determinino una convergenza o meno verso le finalità dell'azione statale. L'Ente che in Italia ha per fine statutario lo stimolo e lo sviluppo delle attività aeronautiche « minori », e quindi del volo a vela, è, come ben sappiamo, l'Aero Club

d'Italia. Basta leggere l'art. 3 del suo nuovo Statuto, per rendersene pienamente conto. Il Ministero dei Trasporti, che, attraverso l'« Ispettorato Generale dell'Aviazione Civile e T. A. » (Civilavia), lo sovvenziona e lo tutela, è evidentemente con esso in concordanza di intenti.

Esiste dunque in Italia la piattaforma di partenza indispensabile per costruire ogni opportuna azione atta al raggiungimento dei fini.

Quali possono essere i motivi che hanno suggerito allo Stato l'opportunità di favorire, insieme con le altre attività dell'aviazione cosiddetta « minore », anche l'attività volovelistica? Non saprei dove trovarli elencati. Ma possiamo sforzarci di immaginarli:

1) Creare una base di reclutamento di futuri piloti civili di linea e militari. Anche se la creazione di proprie scuole da parte dell'Alitalia e quella allo studio (o forse più avanti ancora) di scuole miste (per piloti militari e civili al tempo stesso) può far pensare che l'Aviazione Civile (di linea) e Militare intenda provvedere da sé, direttamente, alla formazione dei suoi piloti. Altre iniziative, come quelle di dare titoli preferenziali ai titolari di brevetti civili minori, confermerebbero che lo Stato ha interesse nello sviluppo dell'aviazione minore a tal fine.

2) L'opportunità di sviluppare la « formazione aeronautica della gioventù », che ha riflessi di portata assai più generale sullo sviluppo della cultura, sulla formazione tecnica aeronautica, sull'aumento dei potenziali utenti dell'aviazione commerciale. In poche parole, l'obiettivo di convogliare verso l'aeronautica in genere una massa crescente di interessi e quindi di future energie.

3) Lo sviluppo delle attività sportive in generale, per un fine di pubblica educazione nel senso più lato, che comprende anche l'obiettivo di impegnare i giovani in attività serie, sane, istruttive, in cui essi trovino sfogo alla loro esuberanza, che suscitino in essi l'emulazione, che dia loro la

possibilità di confrontarsi e quindi di misurarsi. Modi questi, indubbiamente, idonei anche a prevenire piaghe preoccupanti della società moderna, quali il teppismo, spesso originato dalla vita frivola e priva di sani interessi.

E' evidente che tutti gli sport sono utili a questo fine. Quelli aeronautici hanno forse il pregio aggiuntivo (rispetto a molti altri) di stimolare un grande impegno e una più elevata preparazione intellettuale.

4) Il desiderio di tenere il passo con le nazioni più progredite e di ben figurare al loro confronto. Più che un fine, questo dovrebbe essere il portato di una concordanza di fini. Ma spesso è un fine a sé: poco male.

Verso questi obiettivi si presume dunque che sia orientata l'azione. E' facile vedere che i fini stessi portano ad auspicare uno sviluppo sia in senso qualitativo che in senso quantitativo dell'attività volovelistica.

Allo sviluppo qualitativo sono anche interessati i già praticanti, che intendono migliorare. Lo sviluppo quantitativo tende evidentemente ad aumentare il numero dei praticanti, e può non essere un fine diretto degli individui, tranne che per alcuni riflessi favorevoli al fine particolare più limitato che sta loro a cuore.

Ma qui vorrei inserire una mia personale opinione: nella nostra situazione, non è possibile pensare allo sviluppo qualitativo disgiunto dallo sviluppo quantitativo. Anzi, è dallo sviluppo quantitativo che dovrebbe sgorgare un utile sviluppo qualitativo. Un miglioramento della qualità è portato automaticamente da un incremento, e quindi da una selezione, delle energie operanti. Si può è vero, realizzare un miglioramento qualitativo anche concentrando sforzi e mezzi in qualche particolare iniziativa. Ma altra cosa è suscitare, far sgorgare spontaneamente le cose migliori allargando la base delle iniziative. Si assicurerebbero così anche maggiori possibilità di scelta, alternativa e continuità.

Il discorso è sin qui abbastanza teorico. Per stabilire un contatto con la nostra realtà, sarà opportuno vedere brevemente fino a che punto l'azione dei nostri Enti si rivela atta a conseguire i fini sopra elencati.

Balzano subito evidenti alcune considerazioni, ben familiari a noi che viviamo la vita volovelistica nei Club e sugli aeroporti.

1) Per ogni politica di sviluppo, qualitativo o quantitativo che sia, occorrono adeguati stanziamenti. È ovvio. Da lungo tempo in Italia si attende che l'interesse dello Stato per l'aviazione minore si concreti in maggiori stanziamenti, sulla base di un organico piano pluriennale.

Ma sarebbe secondo me errato pensare che, allo stato attuale, è *solo* qui il nocciolo della soluzione dei problemi.

A parte la considerazione del tutto generale che, prima di avere più mezzi da spendere, bisogna essere sicuri di spendere bene quelli che si hanno, il che forse non si verifica ancora, constatiamo che esiste oggi tutta una serie di difficoltà, per il cui superamento non occorrono maggiori stanziamenti, ma solo un'opportuna azione di miglioramento nel campo organizzativo e normativo.

Su alcuni aspetti di questo problema mi soffermo nel punto 2 qui di seguito.

2) Ogni gruppo volovelistico manda avanti come può la sua gestione. Tutti godono di aiuti dello Stato in varie forme, alcuni godono di sovvenzioni private (in misura talvolta assai superiore alle sovvenzioni, dirette e indirette, dello Stato). Molti gruppi assolvono ai compiti organizzativi e operativi, esclusivamente o in parte, attraverso l'opera disinteressata e gratuita dei propri soci.

Altri cercano di nascere, abbozzano un'attività, ma al sopraggiungere di questa o quella difficoltà, vengono stroncati. Preziose energie che vanno perse.

I gruppi che si reggono, vedono limitate o annullate le loro possibilità di sviluppo per difficoltà di vario genere. Spesso, nuovi soci che si affacciano con interesse, magari con entusiasmo, alla nuova attività, restano delusi da difficoltà, impedimenti e ritardi, e spariscono. Nuove energie che vanno perse.

Quali sono dunque queste difficoltà di vario genere, che spesso nulla o poco hanno a che vedere con la scarsità dei mezzi? Proverò ad elencare le più comuni, in base alla mia personale esperienza:

a) *Limitazioni all'attività di volo*, connesse con il traffico della grande aviazione: Guardiamoci bene dal sottovalutare i pericoli connessi con il traffico aereo. Assai bene fanno le autorità competenti a preoccuparsene come è loro preciso dovere.

Ma « est modus in rebus », dicevano i latini. Voglio dire che il drastico e assoluto divieto è un mezzo che parrebbe spesso ingiustificato e dannoso a tutti, tranne forse a chi unicamente si preoccupa di alleggerirsi di un fardello di responsabilità. In una società civile e democratica, è normale esaminare e studiare le situazioni caso per caso ascoltando tutte le parti interessate, e addivenire a ragionevoli soluzioni di compromesso, laddove è appena possibile. Appare talvolta stridente il contrasto tra le limitazioni spesso imposte per l'esistenza di un traffico nostrano di modesta densità, e la libertà relativamente grande concessa in altre nazioni in casi del tutto paragonabili, salvo per la densità del traffico che è colà molto superiore.

Per esperienza personale, ho avuto più volte modo di convincermi che alla base di questa situazione c'è un nostro radicato costume gerarchico e burocratico, per cui, a tutti i gradi che vanno dal sottufficiale controllore al comandante dell'aeroporto, è viva la preoccupazione di non accollarsi responsabilità, per il *comprensibile e giustificato* motivo di non essere il capro espiatorio di un malaugurato incidente.

Non possiamo pretendere che sia modificato un tale stato di cose. Dobbiamo invece auspicare che la parte normativa connessa con le attività volovelistiche in zone controllate sia esaminata, discussa e concordata *ai gradi più elevati* dell'autorità di controllo, laddove cioè è normale che si assumano, a ragion veduta, delle responsabilità.

Un tale stato di cose esiste già in Inghilterra, per esempio, dove il « Chairman of the Air Traffic Committee » della « British Gliding Association » ha contatti diretti e frequenti al più alto livello con la

b) *Lentezza burocratica* delle pratiche connesse con brevetti, reintegri, abilitazioni, ecc.: Le pratiche devono essere tempestivamente e accuratamente istruite da parte dei Club. C'è ancora troppa negligenza a questo riguardo. È anche giusto che una Commissione Ministeriale non venga scomodata per un troppo esiguo numero di candidati.

Ma, d'altro lato, si verifica troppo spesso che le Commissioni di Esame vengano attese per mesi e mesi, talora per anni.

Ciò porta un evidente danno materiale e morale nei Club. Le prove pratiche scadono e devono essere ripetute (spesso il periodo stagionale non ne consente l'effettuazione nei termini richiesti), i premi di brevetto non possono essere incassati, le lezioni teoriche devono essere riprese più volte (e finiscono con l'andare deserte), gli allievi si scoraggiano e spesso rinunciano.

Non si comprende perchè tutto ciò non possa essere evitato. Non potrebbe venire fissato preventivamente un calendario per le sedute d'esame nelle varie sedi (con termini utili precisi per la presentazione delle domande)?

Non si potrebbe formare localmente delle Commissioni di Esame, almeno in quelle sedi dove è possibile garantire per le stesse un livello di preparazione adeguato?

Non si potrebbe demandare ai Direttori di Aeroporto Civile maggiore potere ai fini del disbrigo di certe pratiche?

Se tutto ciò potesse essere snellito, decentrato (dove possibile) se ne trarrebbe certamente grande beneficio.

c) *Disposizioni sui requisiti di uomini e mezzi.* - Che i Direttori delle Scuole, gli Istruttori, i Piloti Trainatori debbano soddisfare a certi requisiti, è indispensabile. Ben vengano dunque le disposizioni a questo riguardo.

Ma il livello di questi requisiti viene viepiù elevato, e con un ritmo che mal si accompagna al ritmo di sviluppo dell'atti-

vità. Ne risulta che i gruppi fanno fatica ad adeguarsi ed in alcuni casi non ce la fanno.

Si sente proprio in questi giorni parlare di brevetto di 3° grado per i piloti trainatori. Sarebbe una grave limitazione, che porterebbe un enorme danno all'attività. Quali potrebbero essere i motivi per questa limitazione? Francamente, non saprei immaginarli. Auguriamoci che la notizia sia inesatta.

È stata recentemente richiesta l'abilitazione alla radiotelegrafia ai piloti trainatori. A parte la considerazione che sui velivoli trainatori non è d'obbligo la radio (ed auguriamoci che non venga imposta senza un'opportuna gradualità), oltre all'onere di tempo e di denaro che richiede la frequenza dei corsi (fortunato chi li può seguire « in loco »), sembra che l'esame debba essere sostenuto a Roma. Si aggiunge così un altro onere di tempo e di denaro. Non sarebbe più pratico riunire le Commissioni d'Esame presso le sedi principali a calendario prefissato, almeno quando il numero dei candidati sia superiore a un ragionevole minimo? In una sede che conosco, una cinquantina di candidati sarebbero ben lieti di essere tassati per 2, 3, 5 mila lire a testa per pagare le spese di trasferimento della Commissione (se fosse questo il problema determinante), ma evitare di spendere 30 o 40 mila lire per un viaggio a Roma e perdere una giornata di lavoro. Ma forse questo problema è già superato: auguriamoci che sia così.

Altra notizia riguarda gli alianti. Obbligo della radio (rice-trasmittitore in VHF) a partire dal 10 giugno 1968. Una tale imposizione non trova riscontro in nessun Paese del mondo. È vero che sarebbe auspicabile avere la radio a bordo, soprattutto quando si vola in zone controllate. Ma quale Club può far fronte a un tale onere? E sappiamo bene quanto sia pesante, oltre all'onere d'impianto, l'esigenza di mantenere questo materiale costantemente in efficienza.

d) *Visite mediche.* - In molti paesi europei la visita psico-fisiologica ai piloti è d'obbligo ogni 3 o 5 anni. In altri essa è annuale, ma più sommaria e affidata a

un medico qualificato che si trova in ogni anche piccola città.

Noi tutti apprezziamo la visita scrupolosa ed esauriente che subiamo presso i nostri Istituti Medico-Legali ogni due anni, ogni anno o ogni semestre. Ma anche qui un onere di tempo e di denaro non indifferente va ad aggiungersi agli altri. In molti casi, viaggi di centinaia di chilometri e perdita di una giornata di lavoro.

Il mio elenco non ha certo la pretesa di essere completo, anzi è certamente ben lontano dall'esserlo. Ma è forse già sufficiente a dimostrare che, anche indipendentemente dai maggiori auspicati stanziamenti, molto si potrebbe fare per stimolare lo sviluppo del volo a vela. In base ad una esperienza pluriennale di pilota volovelista, pilota trainatore, e direttore di una scuola, credo di poter affermare, e penso che i volovelisti siano d'accordo con me, che sarebbe veramente auspicabile che venisse studiata in sede competente (cioè da parte delle nostre autorità) ogni possibilità di eliminare o attenuare gli inconvenienti sopra accennati. E, mi sia consentito di aggiungere, che venga seguita ancor più da vicino questa nostra attività volovelistica, che le sia tastato il polso, che siano commisurati i provvedimenti limitativi alla effettiva possibilità che abbiamo di sopportarli.

Questo contatto più stretto delle nostre autorità tutorie con noi, servirebbe anche a farci conoscere meglio, a guadagnarci una sempre maggiore fiducia, se è vero che ci riteniamo persone responsabili e anche capaci di autodisciplina.

Sarebbe completamente travisato il mio pensiero, e me ne dorrei soprattutto con me stesso per non essermi saputo esprimere felicemente, se i rilievi di cui sopra venissero considerati come critica irrispettosa o mancanza di fiducia verso le nostre autorità dirette.

Tutt'altra è l'intenzione. Vorrei che queste considerazioni fossero intese in senso costruttivo, modeste segnalazioni di uno dei tanti che da anni svolgono attività volovelistica e constatano difficoltà e problemi di tutti i giorni.

Piero Morelli

La riforma burocratica e il volo a vela

Si paria da molti anni di snellimento della burocrazia, ma forse non sarà male soffermarsi su una delle finalità che si intende, con esso, perseguire.

Infatti, oltre a ricercare un contenimento della spesa pubblica (finalità lodevole, ma di interesse generale e collettivo), lo snellimento della burocrazia deve tendere a far sentire i suoi benefici effetti ai cittadini presi singolarmente, allorchè essi vengono, prima o poi, ad avere rapporti personali con la burocrazia.

Orbene, ciò che principalmente un cittadino si aspetta da questa riforma non è tanto di poter pagare meno in bolli, tasse, diritti, ecc., ma di poter ottenere sollecitamente e senza troppe e superflue complicazioni il riconoscimento di un suo diritto o di un suo merito, quando ciò debba ottenerlo dalla pubblica Amministrazione.

Tutti sappiamo che, in linea generale, gli Organi dell'Amministrazione centrale possono, volendo, delegare compiti e poteri propri agli Organi periferici, senza che con ciò venga ridotto il valore o l'efficacia dell'atto amministrativo compiuto dall'Organo delegato.

Poichè la delega di compiti e di poteri è un istituto già esistente ed operante e la sua adozione è stata consigliata ogni volta dalla necessità di snellire ed accelerare procedure riconosciute, non di rado dopo lunghissimi anni, troppo lente ed inutilmente complesse, non si vede perchè non si debba e non si voglia « delegare » con minore parsimonia.

Quanto è stato detto finora serve come premessa per chiarire il rapporto che intercorre fra lo snellimento della burocrazia e lo sviluppo del volo a vela in Italia.

In concreto: se si vuole che il numero dei piloti di volo a vela (e anche degli altri piloti) aumenti nel nostro Paese, bisogna che il Ministero competente ravvisi l'opportunità, nell'interesse del singolo cittadino (che non è meno degno di considerazione e di attenzione di mille suoi simili messi insieme), ravvisi, si diceva, la opportunità di snellire le procedure per il rilascio dei brevetti e delle licenze, delegando tale funzione, ad esempio, alle Direzioni Civili di Aeroporto, rette, come si sa, da validi e preparati funzionari, senza dubbio all'altezza dei loro colleghi dell'Amministrazione Centrale.

Perchè quindi non avvalersi dell'opera di questi valenti funzionari che, inoltre, per il solo fatto di trovarsi più vicini ai luoghi in cui si svolge l'attività didattica di volo, sono, oltretutto, in condizioni più favorevoli per controllore di persona e costantemente, ciò che è da controllare?

Voglio ora far rilevare che l'Amministrazione Centrale ritenne a suo tempo cosa ben fatta che le Prefetture rilasciassero, ad esempio, le patenti di guida per autoveicoli.

Tali documenti sono equivalenti, quanto a valore ufficiale, ai brevetti di pilota di aerodine e, per di più sono rilasciati, anche se gli uni per delega e gli altri direttamente, dalla stessa Amministrazione (Ministero dei Trasporti e della Aviazione Civile).

Vi immaginate se tutte le patenti di guida dovessero essere rilasciate dal Centro e se, per sostenere le prove di esame, un allievo dovesse inoltrare al Ministero, tramite vari Uffici, la documentazione richiestagli e dovesse, naturalmente, attendere, sempre dal Centro, l'autorizzazione a sostenere le prescritte prove di esame di fronte ad una Commissione Ministeriale, di volta in volta inviata in periferia su specifica e motivata richiesta inoltrata tramite l'Ente locale? Senza contare il tempo che dovrebbe trascorrere prima che al povero candidato giunga dal Centro, sempre tramite le vie burocratiche, la sospirata patente.

Se tutto ciò non si fa è perchè, evidentemente, qualcuno, al Centro, ha capito che non si sarebbe potuto durare a lungo a rilasciare patenti di guida da Roma a tutti i cittadini dello Stato Italiano e che quindi conveniva « delegare ».

Perchè, se è buono, il sistema della « delega » non lo si adotta anche per il rilascio dei brevetti, *subito?* Per intendere tale convenienza, si aspetta forse che gli aspiranti al conseguimento dei brevetti aeronautici diventino, in Italia, tanto numerosi quanto i candidati al conseguimento della patente d'auto?

Pensate ora ad un allievo pilota di volo a vela che ha consumato, poniamo un mese di ferie per prepararsi con impegno onde conseguire il suo brevetto e spera di poter sostenere le prove di esame, una volta completato l'addestramento necessario e prescritto.

Poichè non si può chiedere l'autorizzazione a sostenere le prove prima che l'allievo abbia completato l'addestramento e poichè le prove stesse non si possono effettuare prima che siano state autorizzate (e quelle teoriche, in particolare, non possono ovviamente effettuarsi se non davanti alla competente Commissione, la quale non può operare se non viene prima costituita — costituzione che avviene solo su preventiva richiesta — si può facilmente prevedere che, nella migliore delle ipotesi, quell'allievo lavoratore che ha finito le sue ferie (noi siamo un popolo di lavoratori), a furia di allenamenti domenicali e di rinnovi trimestrali di autorizzazioni, riuscirà forse ad incontrarsi con la Commissione durante il periodo di ferie dell'anno successivo.

Se non si sarà stancato prima!

Campionati italiani

di volo a vela

Desidero intrattenervi brevemente su un argomento che certamente interessa tutti noi: i Campionati Italiani di Volo a Vela. La competizione si succede con ritmo annuale e purtroppo oramai sembra sia l'unica rimasta in piedi nel nostro sport.

Di anno in anno, attraverso i suggerimenti dell'esperienza sempre maggiore, si arricchisce la casistica tecnica e logistica delle gare stesse. Ebbene, mi sembra che non si tragga da questa esperienza, da questo utile succedersi di casi, un vero profitto per l'avvenire.

A questo punto viene spontaneo domandarsi il perchè ed andare a ricercare il motivo di tale stato di cose. Esprimo a tal uopo soltanto il mio pensiero ed è questo: sono determinanti, nella fattispecie, alcuni fattori di rilevante importanza. Senza avere l'intendimento o la pretesa di distribuire colpe ad alcuno, ritengo che questi fattori derivino tutti da un fatto essenziale: i campionati italiani di volo a vela non emanano per tutti la stessa luce. Mentre noi tutti li vediamo, nella loro aureola, come traguardo supremo dell'attività stagionale, come manifestazione materiale e spirituale della nostra unità di intenti, non altrettanto si può dire di quel settore che è preposto all'organizzazione. Una sola parola traduce il tutto: improvvisazione!

La nostra creatura — la chiamo così perchè l'abbiamo coniata, così com'è, un po' tutti con la nostra passione e con il nostro entusiasmo — merita di più, molto di più. Dobbiamo ogni anno realizzare un'edizione migliore, studiare per tempo, in modo capillare, tecnicamente e logisticamente,

tutto il meccanismo della competizione a cominciare dai vari temi di gara che non si possono e non si debbono assolutamente improvvisare la mattina stessa ma che debbono essere il frutto di un preordinato e ragionato studio, sempre s'intende, subordinatamente al pronostico volovelistico della giornata. E per far questo ci vogliono uomini di buona volontà, mezzi e materiali.

Altro punto importante: i commissari di gara; questi coprotagonisti, questi elementi comprimari, non si possono creare dal nulla, riempiendo con nome e cognome un cartellino celeste. In altre discipline sportive, direi quasi in tutte le altre, si effettuano dei regolari corsi per formare dei giudici, dei commissari, degli arbitri. Nel nostro caso sembra di essere ancora nel periodo pionieristico: si arriva ai campionati — è stato sempre così — che è persino difficile improvvisarli: occorre perciò creare un corpo di commissari sportivi in seno al quale si formi la competenza, la coscienza e l'abito mentale del commissario stesso. Il problema va quindi posto, esaminato, studiato e risolto.

I campionati italiani di volo a vela e qualsiasi altra competizione volovelistica che fosse possibile organizzare in futuro, vanno posti nel giusto quadro dell'importanza e della serietà che compete loro, nella stessa misura, ad esempio, goduta dai collaterali « Giri di Lombardia e di Sicilia » a motore.

Il carattere di internazionalità acquisito dalla nostra competizione annuale, competizione che appetisce ormai i palati di fior di piloti stranieri, dà l'esatta misura della quantità di luce sotto cui va osservata, studiata ed organizzata.

Le mie parole hanno avuto solo un fine costruttivo: pertanto alla nostra creatura che cresce, amata da tutti noi, io auguro che sia sempre migliore.

Ripristinati gli organi statutari dell'Aero Club d'Italia

Il periodo di gestione commissariale del nostro Aero Club è cessato il 6 novembre 1966 con la convocazione dell'Assemblea straordinaria degli Aero Clubs federati. Il Commissario straordinario ha sottoposto all'Assemblea un'ampia e dettagliata relazione accompagnata dal Bilancio di previsione per l'anno 1967. L'Assemblea ha eletto i previsti Consiglieri Federali, ha designato il Presidente dello Aero Club d'Italia e ha, tra l'altro, approvato il bilancio preventivo per il 1967. In successive riunioni sono state completate le nomine previste dallo Statuto, pertanto tutti gli Organi statutari risultano ripristinati. Le cariche sono le seguenti:

Presidente:

Dott. Franco Palma

Vice Presidente:

On. Vittore Catella

Consiglieri Federali:

Gen. B.A. Gustavo Garretto per l'I.G.A.C.
Gen. D.A. Vittorio Minguzzi per l'A.M.
Dott. Augusto Fraccacreta per Min. Turismo
Dott. Giuseppe Giacone per Min. Interni
Dott. Francesco Petronzi per Min. Finanze
Dott. Fulvio Setti per il C.O.N.I.
Avv. Guido Baracca
Sig. Francesco Nicolato
Com.te Raffaele Breda
Dott. Luigi Messini
Dott. Dante Labanti per il Volo a Motore
Rag. Giorgio Orsi per il Volo a Vela
Sig. Luciano Malpeli per il Paracadutismo
Ing. Luigi Bovo per l'Aeromodellismo
Gen. S.A. Renato Abbriata per il R.A.I.
Gen. S.A. Napoleone Del Duca per la C.S.C.

Il Collegio dei Proibiviri:

Dott. Salvatore Cacopardo, effettivo
Avv. Renato Sarti, effettivo
Com.te Francis Lombardi, effettivo
Dott. Guido Tommasone, supplente
Dott. Sergio Stefanini, supplente

*Il Collegio dei Revisori dei Conti:
membri effettivi:*

Dott. Mario Guiso, Presidente, del Min. Tesoro
Dott. Camillo Piricò, per l'I.G.A.C.
Magg. Gen. Francesco Padula, per l'A.M.
Dott. Luigi Geremia, per il Min. Turismo
Avv. Gennaro Pisano, per l'Ae.C.I.

membri supplenti:

Rag. Giuseppe Vitali, per il Min. Tesoro
Avv. Riccardo De Angelis, per l'Ae.C.I.

Commissioni permanenti di specialità.

Commissione per il volo a motore ed il turismo:

— Dott. Francesco Giaculli, Presidente
— Geom. Antonio Esposito, Membro
— Ing. Emanuele Vella, Membro
— Sig. Mario Guerci, Membro
— Sig. Ernesto Figini, Membro

Commissione per il volo a vela:

— Sig. Egidio Galli, Presidente
— Ing. Piero Morelli, Membro
— Sig. Agostino Bucceri, Membro
— Sig. Walter Vergani, Membro
— Sig. Sandro Serra, Membro

Commissione per il paracadutismo sportivo:

— Sig. Luciano Malpeli, Presidente
— Sig. Eligio Valli, Membro
— Sig. Giuseppe Bolengo, Membro
— Sig. Giorgio Novaro, Membro
— Sig. Giuseppe Landi, Membro

Commissione per l'aeromodellismo:

— Sig. Loris Kannevorff, Presidente
— Rag. Ettore Bizzozzero, Membro
— Sig. Fulvio Tosaroni, Membro
— Geom. Eugenio Libertino, Membro
— Sig. Angelo Bonato, Membro

Il Consiglio Federale ha inoltre costituito il Comitato Esecutivo, composto dal Presidente, Dott. Franco Palma, dal Vice Presidente, On. Vittore Catella, dal rappresentante dell'I.G.A.C., Gen. B.A. Gustavo Garretto, dal rappresentante dell'A.M., Gen. D.A. Vittorio Minguzzi, dal rappresentante del Ministero per il Turismo e lo Spettacolo, Dott. Augusto Fraccacreta e dai Consiglieri Federali, Com.te Raffaele Breda e Dott. Dante Labanti.

Il Bilancio di previsione per l'anno 1967.

TITOLO I — ENTRATE EFFETTIVE

Categ. I — Contributi:

Cap. 1 — contrib. M.T.A.C.	140.000.000
Cap. 2 — contrib. C.O.N.I.	35.000.000

<i>Categ. II — Varie:</i> Cap. 3 — quote federative	7.000.000
Cap. 4 — proventi manutenz. campi	40.000.000
Cap. 5 — interessi su depos. e titoli	4.000.000
Cap. 6 — Aerocentro, riparaz. motori	5.000.000
Cap. 7 — Introiti Centro Volo a Vela	3.000.000
Cap. 8 — cessione materiale a pagam.	7.000.000
Cap. 9 — entrate varie	2.000.000

Totale entrate effettive 243.000.000

TITOLO II — ENTRATE PER MOVIMENTO DI CAPITALI

TITOLO III — ENTRATE PER PARTITE DI GIRO

Cap. 10 — Ritenute per contrib. previdenziali	4.000.000
Cap. 11 — Ritenute erariali	2.000.000
Cap. 12 — Premi polizze Assicuraz. Carnets	3.000.000

Entrate per partite di giro 9.000.000

TOTALE GENERALE DELLE ENTRATE 252.000.000

TITOLO I — USCITE EFFETTIVE

Categ. I — Interventi nel campo istituzionale

Cap. 1 — Affiliazione F.A.I.	800.000
Cap. 2 — Commissione Sportiva Centrale	1.000.000
Cap. 3 — Volo a motore:	
Art. 1, attività sportiva	7.000.000
2, provvidenze ai piloti	12.000.000
3, spese generali riunione commissione	500.000
4, personale attività aerocentro	6.000.000
5, lavoro straordinario	200.000
6, contributi previdenziali e assicur.	700.000
7, aerocentro, materiale, lavori ecc.	5.000.000
Cap. 4 — Volo a vela:	
Art. 1, attività sportiva	6.000.000
2, provvidenze ai piloti	2.000.000
3, provvidenze per insegne FAI	2.500.000
4, incremento flotta e contrib. acquisto carrelli e assicuraz. velivoli	14.000.000
5, Centro Naz. V.V., carbur., assic. e div.	8.000.000
6, spese generali riunione commissione	500.000
7, personale attività C.N.V.V.	11.000.000

	8, lavoro straordinario	700.000
	9, contributi previdenz. e assicur.	900.000
Cap. 5 —	Aeromodellismo e astromodellismo:	
	Art. 1, attività sportiva	4.000.000
	2, provvidenze agli aeromodellisti	1.000.000
	3, spese generali riunione commissione	1.000.000
	4, contributi piste, assicuraz. e div.	3.000.000
Cap. 6 —	Paracadutismo:	
	Art. 1, attività sportiva	3.000.000
	2, provvidenze ai paracadutisti	4.000.000
	3, potenziam. acquisto paracad. e manut.	4.000.000
	4, riunioni commissione, assicuraz. e div.	1.000.000
Cap. 7 —	Scuole di pilotaggio (per memoria)	100.000
Cap. 8 —	Stampa, Propaganda Aeronautica e Mostre:	
	Unione Naz. Giovanile Aeronautica	300.000
	abbonamenti a riviste giornali	500.000
	ecc. . . .	3.200.000
Cap. 9 —	Riunioni Organi Ae.C.I.	4.000.000
Cap. 10 —	Contributi agli Aero Clubs	3.000.000
Cap. 11 —	Contributi agli Aero Clubs per assicuraz. obbligatorie personale di volo e R.C.T.	14.700.000
Cap. 12 —	Contributi agli Aero Clubs per rinnovo flotta e riparazioni a/m	5.000.000
Cap. 13 —	Contributi agli Aero Clubs per incremento assicurazione piloti istruttori	5.000.000
Cap. 14 —	Magazzino Urbe:	
	Art. 1, acquisto mater. aeronautico e varie	1.200.000
	2, personale attività magazzino	7.000.000
	3, lavoro straordinario	1.000.000
	4, contrib. previdenz. e assicur.	100.000
		200.000
Categ. II — Oneri del Personale		
Cap. 15 —	Assegni ed indennità al personale	41.000.000
Cap. 16 —	Consulenze Tecniche qualificate	1.000.000
Cap. 17 —	Compensi per lavoro straordinario	2.500.000
Cap. 18 —	Compensi speciali per prestazioni eccezionali prese in eccedenza ai limiti stabiliti per lavoro straordinario	2.000.000
Cap. 19 —	Contributi assicurativi e previdenziali	9.000.000
Cap. 20 —	Accantonamento Fondo Liquidazione Person.	4.000.000
Categ. III — Spese Generali		
Cap. 21 —	Rappresentanza	400.000
Cap. 22 —	Viaggi e missioni	1.000.000
Cap. 23 —	Manutenzione e imposta fabbricati	1.000.000
Cap. 24 —	Stampati, Cancelleria, postelegraf. e div.	5.000.000
Cap. 25 —	Fitto locali uffici e relative spese	8.500.000
Cap. 26 —	Attrezzature per uffici	500.000
Cap. 27 —	Spese impreviste (medaglie, legali, ecc.)	3.000.000
Categ. IV — Spese Varie		
Cap. 28 —	Canoni erariali per concessioni sfalcio erba degli aeroporti e spese concesse alla gestione	23.000.000

Totale uscite effettive

243.000.000

TITOLO II — USCITE PER MOVIMENTI DI CAPITALE

TITOLO III — USCITE PER PARTITE DI GIRO

Cap. 29 — Versamento agli istituti di previdenza ed assistenza delle trattenute operate sugli assegni al personale	4.000.000
Cap. 30 — Versamento ritenute erariali	2.000.000
Cap. 31 — Versamento premi polizze assicuraz. carnets	3.000.000
<i>Totale uscite partite di giro</i>	<u>9.000.000</u>
TOTALE GENERALE DELLE USCITE	<u>252.000.000</u>

La modestia di questo bilancio è certamente sproporzionata all'apparato predisposto per amministrarlo e non possiamo che auspicare un flusso di adeguati contributi che ristabiliscano l'equilibrio.

« El gamba de legn » è partito, VOLO A VELA formula il più vivo augurio che dopo il suo percorso quadriennale giunga in stazione trasformato in un fiammante « Settebello ».

Buon lavoro a tutti!

volovelisti italiani

Leggete e diffondete « VOLO A VELA »

il modo migliore per mostrare simpatia

alla « vostra » rivista è quello di abbonarvi

GUIDA DEL VOLO A VELA IN ITALIA

L'ATTIVITA' DEI CLUB

Alessandria

*Intitolata ad A. Forlano
la Sezione Volo a Vela
dell'Aero Club di Alessandria*

(Dal nostro corrispondente Gualfredo V.)
Il Geom. Angelo Forlano è deceduto il giorno 9 gennaio 1967 in seguito ad improvviso malore. Al Suo nome è stata intitolata la Sezione Volo a Vela del nostro Aero Club.

Angelo Forlano era nato nel 1925 e aveva conseguito giovanissimo il « C » nel 1943 ad Asiago. Dopo una lunga parentesi d'inattività volovelistica originata dalla guerra, ma nella quale si dedicò con furore all'aeromodellismo, reintegrò nel 1958 il brevetto a Rieti.

Volovelista di sicuro affidamento perchè molto preparato, aveva al Suo attivo circa 600 ore ed il « C » d'argento.

Pioniere entusiasta sul volo a vela in Alessandria, gettò il seme che ha germogliato e che speriamo dia frutti fecondi in avvenire.

Gli amici volovelisti alessandrini lo ricorderanno sempre per le sue doti umane di simpatia e di modestia e cercheranno di imitarne l'esempio.

La redazione di Volo a Vela esprime il cordoglio dei volovelisti alla famiglia Forlano ed all'Aero Club di Alessandria ed augura ogni successo alla Sezione Volo a Vela A. Forlano.

Bergamo

Rendiconto del 1966

L'attività di volo al 30 novembre 1966 registra le seguenti cifre:

Attività con alianti: ore 970,55; voli 1190.

Attività a motore: ore 203,06; voli 1237.

Per un totale di ore 1174,01 in 132 giornate volative.

Allievi brevettati: n. 11 (Arcari, Bozzetto, Borghese, Capoferri, Colonetti, Di Palma, Facheris, Fausti, Maragni, Pulici, Rota M.).

Reintegrati brevettati: n. 1.

Abilitazione trasporto passeggeri: n. 2.

Abilitazione al traino: n. 1.

Prove F.A.I. « Argento »: completate n. 5 (Balzer A., Moltrasio, Pressato, Rizzi, Veneziani); parziali: quota n. 3 (Ghidotti, Mangili, Rota V.); durata n. 4 (Cella P., Rota V., Biffi, Balzer).

Prove F.A.I. « Oro » - parziali: quota n. 2 (Balzer A., Balzer M.).

Atterraggi fuori campo: n. 23 (fuori gara) percorsi Km. 156.

Trofeo « Rico Legler »: voli n. 27 percorsi Km. 1711 (media per volo Km. 67).

Classifica: 1° Balzer Ignazio; 2° Pressato Roberto; 3° Rota Virginio; 4° Carminati M.; 5° Rizzi Guido; 6° Moltrasio Mario; 7° Balzer Angelo; 8° Veneziani Cesare; 9° Mangili Pietro.

Trofeo « S. Pedrino »: Otto piloti hanno eseguito voli validi per questo trofeo, totalizzando in 30 voli Km. 2959 (media per volo Km. 98).

Partecipazioni a gare: Rieti (Trofeo « G. Cenni » - Zoli-Vitali I-GHEI; Balzer M. I-DURC; Rizzi-Pressato SOLC).

Percorsi effettuati dagli alianti di Bergamo nel 1966 sono i seguenti:

trofeo Legler	» 1711
gara Rieti	Km. 1655
trofeo S. Pedrino	» 2959
vari	» 156

Km. 6481

Siamo ormai giunti anche alla fine del 1966, ed è tempo di bilanci.

Intendiamo parlare di bilancio tecnico e morale. Se diamo uno sguardo al cammino percorso dai nostri volovelisti nell'an-

no che sta per concludersi, possiamo trarre molti motivi di soddisfazione, e con essi, purtroppo, anche qualcuno di amarezza.

L'attività in cifre, esposta nel capitolo che precede, è già di per sé abbastanza eloquente per illustrare i progressi compiuti dal nostro volo a vela, progressi che si sintetizzano nei seguenti punti:

1) Incremento delle ore totali di volo veleggiato, che passano dalle 896 del periodo 1° gennaio - 30 novembre 1965, alle 971 dello stesso periodo dell'anno in corso, con un incremento di circa l'8,5%. Tale incremento è stato più sensibile ed apprezzabile, in quanto riferito ad un minor numero di giornate volative (132 contro le 137 dello stesso periodo dello scorso anno) ed un minor numero di voli (1190 contro 1304).

2) Raggiungimento di lusinghieri risultati sportivi, testimoniati dalle prove F.A.I. d'agente, parziali e complete, e più ancora dalle prove parziali d'oro. Per la prima volta, dunque, la magica parola d'oro entra nel vocabolario del nostro volo a vela, a testimoniare, non già un incremento del nostro fondo monetario, bensì il valore morale di una prestigiosa impresa sportiva.

3) Inizio di una promettente attività agonistica in campo nazionale, con la partecipazione ai Campionati Italiani.

Il nostro sguardo retrospettivo ci porta però anche a formulare qualche riflessione tinta di amarezza, e questo vuol riferirsi a tutto ciò che ha ostacolato, rallentandola, la nostra marcia. Noi siamo e rimaniamo fermamente convinti che il volo a vela è, per sua stessa natura, l'espressione più pura, più genuina, vorremmo dire, più « lirica » del volo e quindi difficilmente ci adattiamo all'idea che esigenze varie, d'ordine più burocratico che tecnico, possano talvolta porre dei freni alla nostra attività, convinti come siamo di possedere in noi stessi tanto senso di responsabilità da saperci imporre sufficiente auto-disciplina ai fini della sicurezza del volo: nostra ed altrui; e d'altra parte, se le statistiche hanno un valore, quelle relative all'attività svolta da quando siamo sorti, ad oggi, ci danno ragione.

Calcinante del Pesce

Un colosso dal consapevole orgoglio

L'attività volovelistica presso il CSVVA è iniziata per il 1966, come di rito, il 1.1.'66, perchè chi vola per il primo dell'anno vola per tutto l'anno. I primi due mesi, a dire il vero, sono stati un po' scarsi come risultati a causa del tempo costantemente sfavorevole, ed inoltre il nostro direttore meteo Plinio Rovesti, c'è stato portato via dal CNVV di Rieti. Per quanto riguarda il direttore, c'è stato affibbiato, a furor di popolo, il noto Oreste Ricotti, che, per amore del vero, bisogna dire che va bene. Invece, per quanto riguarda il servizio meteo, ci arrangiamo un po' da soli.

L'attività iniziale ha dunque subito una consistente influenza negativa (75 ore gennaio + 49 febbraio, contro le 130 + 180 ore del 1965), ma si è ripresa presto. Le ore mensili passano da 425 in marzo e 530 in aprile sino alla cifra record di 732 nel diabolico mese di maggio. L'attività si è mantenuta poi attorno alle 600 ore sino a tutto agosto, per scendere a valori più bassi e tipicamente stagionali a fine anno (320 settembre e 150 ca. in ottobre). Il totale delle ore svolte sino ad ora, sia di volo a vela che traini, è di circa 4365 ore. Queste 4365 ore si possono così suddividere: 3386 ore svolte da aliante del club; 339 ore svolte da aliante stranieri o di altri clubs e 640 ore di traino. In quanto ai km. effettivamente volati bisogna aspettare i risultati della « S. Pedrino », si può dire sin d'ora che sono un gran tanti e soprattutto di concetto.

Tanto per citare dei records, ricordo il famoso 29 maggio nel quale si è volato per un totale di 119 ore e 17' di aliante con sole 6 ore e 44' di traino e solo 48 voli (circa 2 ore e 30' per ogni volo).

I risultati chilometrici della giornata sono i seguenti:

23 voli sportivi con circa 4150 km. volati e documentati (circa 180 km. per volo. Il numero dei soci è passato da 127 nel 1965 a 174 attualmente. 47 nuovi soci dei quali 17 hanno sostenuto positivamente l'esame per il conseguimento del brevetto nei giorni 28 e 31 ottobre.

Tra gli 80 soci che volano attivamente è bene ricordare che oltre ad un gruppo di 10 piloti, veramente preparati, vi sono i fuoriclasse che in varie occasioni hanno conquistato il titolo di campione italiano, e cioè: PRONZATI, VERGANI, ORSI. L'attività quest'anno è stata svolta coi seguenti alianti: categoria scuola: 2 Bocian - 2 Mucha in totale 4, categoria turismo: 2 Bonaventura CVV8 - 8 M 100 S - 2 Uribel - 1 Mucha - 1 Skylark 3 - 1 Skylark 4 - 1 Eolo - 1 SHK - 1 Dart 17; e nel periodo estivo lo Zephir di Mantica - Totale 17 del centro e 2 privati.

Tutta questa attività si può dire che sia trascorsa interamente senza gravi incidenti; unici fatti degni di cronaca, sono l'atterraggio sui covoni di fieno ad opera del nostro socio Cesare Asega, dalle parti di Lecco, e l'atterraggio nel Lago maestralmente eseguito in quel di Como dalla punta di diamante Franco Veronesi con la collaborazione del giovane e promettente Marco Barioli. (Il quale è riuscito a fare C d'argento - e 300 diamante in poco più di un mese). Anche il nuovo socio Cerruti Leonardo presenta un spiccata tendenza per i luoghi umidi, o meglio acquitrinosi. L'attività sportiva vera e propria è iniziata il 3 marzo con 720 Km. volati da sei piloti. Tale attività è cresciuta poi vertiginosamente dando i seguenti risultati records:

- tre andate e ritorno di 420 Km.
- 2 triangoli di 200 Km.
- un A/R di Km. 340
- un A/R di Km. 305
- 3 andata e ritorno 312 Km. prefissata
- una distanza libera di Km. 380 di Marietti (Aosta-Belluno)
- una andata di 325 km. con ritorno su linea spezzata di 480 Km. il giorno dopo di G. Kalckreuth per un totale di 805 Km. I risultati omologati o in corso di omologazione dall'Aero Club d'Italia sono i seguenti:

A/R 420 Km. W. Vergani, su Dart 17 (record precedente 312 Km. di Bertoli).

Meta prefissa 217 Km. di Giusti/Barazetti su CVV 8 (record precedente 156 Km.).

A/R Km. 340 di Orsi Adele su Skylark 4 (record precedente 301 Km. sempre suo). Velocità sul triangolo di Km. 100 — Vergani W. 105,060 Km./ora su SHK — 2° Manzoni a 103 Km./ora (Rieti).

Velocità triangolo Km. 100 femminili Orsi Adele (76,946 Km./ ora Rieti).

Velocità triangolo 100 Km. per biposto Giusti/Fraenza su CVV 8 a 80,462 Km./ ora (Rieti).

INSEGNE FAI conseguite:

2 C d'argento (Barioli-Caraffini);

3 300 Km. prefissati (Veronesi-Barioli-Fontana);

4 quote oro (Veronesi-Kufferle-Marietti-Giusti);

1 quota dimanate (Fontana).

Oltre a questi brillanti risultati va ricordata una quantità veramente enorme di voli dai 100 ai 200 Km. che verranno citati nella classifica della S. Pedrino.

Degni di nota sono pure i risultati ottenuti dai piloti del Centro in condizioni ondulatorie o quasi. Una volta, cioè due anni fa, la massima aspirazione del « cercatore d'onda » era di trovarla sulla verticale del Lago, per finire poi nella migliore delle ipotesi a far dinamica lungo Campo de' Fiori; ora invece vediamo un Kalckreuth che va alla Jungfrau, e diversi altri che rimontano contro vento per 80 e più Km.

ZONE ESPLORATE partendo da Calcinate, e quasi sempre tornando a casa, sono: Susa - Aosta - Cervinia - Jungfrau - Engadina e tanti e tanti paesini siti al confine della famigerata zona R 35 (Sondrio). È un vero peccato non poter volare oltre tale confine.

A fine giugno siamo stati visitati da piloti stranieri di passaggio, che quest'anno hanno dimostrato una preparazione decisamente superiore ai loro predecessori. Fra gli stranieri abbiamo pure ospitato dei personaggi veramente illustri. Primo fra tutti il caro amico polacco S. WIELGUS; pilota sportivo di indiscussa fama, collaudatore dell'Istituto di Aeronautica Polacco e stakanovista del cumulus congestus. Wielgus si è fermato fra noi per sei mesi effettuando diverse salite in nube con dei volontari desiderosi di apprendere e

soprattutto alleggerendo notevolmente il compito del nostro pilota istruttore. Sempre fra i polacchi abbiamo ospitato per una decina di giorni i piloti e costruttori aeronautici BOJANOSKI e SANDAUER (quest'ultimo è uno dei progettisti del noto biposto Bocian), il fuoriclasse J. POPIEL ed il Presidente dell'Aero Club Polacco Antoncewick che si è fermato tra noi per una quindicina di giorni. Per tutto il mese di agosto si è fermato a Calcinate in qualità di istruttore l'italo francese Ugo Bertonecelli (un vero e proprio « solone » del volo di montagna). Di passaggio per Rieti abbiamo pure visto per un paio di giorni P. WILLS.

Oltre a tutti questi campioni contemporanei abbiamo avuto il piacere di conoscere un pioniere: Peter RIEDEL, ultimo esponente della famosa WASSERKUPPE (questi era uno che si faceva calare giù dalle colline attaccato ad un aquilone e poi scambiava le impressioni di volo con uno dei due fratelli Wright).

La stagione sportiva si è chiusa in settembre con il rituale O.S.T.I.V. per preparare nuovi piloti collaudatori di aliante. Tale corso, ed il futuro congresso O.S.T.I.V. (Meteo) che si terrà nella prossima primavera, sono stati organizzati in un preventivo meeting tenuto presso il nostro Centro nel mese di aprile.

Va notato che tra i 12 piloti del corso collaudatori, provenienti da varie nazioni, vi erano piloti di notevole valore (Collaudatori Militari e Civili di velivoli a motore ed un Comandante dell'Alitalia). Il gruppo era guidato da Mr. Zacker e dal presidente dell'O.S.T.I.V. Mr. De Lanche. Ora, quando non piove, tiriamo a campare nei mezzi metri (valore del variometro in condizione di raffica), ed i nostri campioni si stanno scientificamente preparando per l'attività della prossima primavera e dei prossimi campionati italiani. Le meditazioni autunnali hanno portato ad una intensa « campagna acquisti »: 2 Cyrrus, 1 SHK ed 1 Phoebus, tutti aliante di elevatissime caratteristiche.

Luigi Altieri

(Questo servizio è stato scritto in ottobre. Ci scusiamo per il ritardo nella pubblicazione).

Lucca

Anno 1°

Ecco i dati dell'attività di volo svolta nell'anno 1966:

Giornate volative	n. 41
Traini effettuati	» 236
Ore di volo:	
« Canguro » CVV 6	h 50,36'
« M. 100 S »	» 32,12'
« CCV 8 » Bonaventura	» 12,39

A questo si aggiunga che il ns. socio Dott. Giovanni Naldoni ha conseguito il « C » d'argento ed ha partecipato alle gare nazionali, lega 2, classificandosi al 4° posto assoluto.

Questa la modesta attività del nostro sodalizio che è praticamente al 1° anno di attività volovelistica.

Perugia

Non abbiamo svolto attività volovelistiche nel 1966.

Sarà nostra cura, non appena avremo definito il programma per il Volo a Vela del 1967, dare tempestiva comunicazione alla rivista « Volo a Vela ».

Rieti

Nuovi apparecchi trainatori per il centro militare di V.V.

Il Centro Militare di Volo a Vela, comandato dal Col. Mantelli ha comprato quattro SIAI S. 205-22 da 220 CV per il training aliante. Questi aerei sono diversi dai normali tipi di serie perchè hanno il car-

rello fisso, mentre il 22 civile prevede solamente il carrello retrattile.

Il primo apparecchio, che a giorni andrà al Reparto Sperimentale di Pratica di Mare, è in corso di finitura alla SIAI di Sesto Calente.

Tutti saranno in linea dall'inizio dell'estate.

Rieti

Centro nazionale di volo a vela

Il consuntivo dell'attività svolta nel *Centro Nazionale di Volo a Vela* nel 1966 è il seguente:

Attività vovolestica

Didattica:

Voli a doppio comando ore	523.53	
Voli a solo pilota »	256.11	

Sportiva:

Voli di allenamento per piloti brevettati »	1616.18	
Voli di gara su alianti del Centro »	187.03	
	<hr/>	2583.25
Voli Campionati Nazionali (alianti di altri Enti) . . . ore	858.58	
	<hr/>	3.442.23

Attività volo a motore

Aerotraini C. N. V. V. ore	890.12	
Voli sondaggio, trasferimenti, collaudi, prove C. N. V. V. »	68.30	
Aerotraini Campionati Nazionali »	72.18	
	<hr/>	1031.00
	<hr/>	4.473.23

Brevetti di pilota d'aliante veleggiatore	N. 55
Brevetti di pilota Istruttore Professionale di V. a V.	N. 10

Piloti sportivi allenati	N. 88
Insegna F.A.I. Argento complete	N. 5
Prove parziali insegne F.A.I. Argento	N. 16

Il *Programma* per il 1967 è stato diramato dall'Aeroclub d'Italia a tutti gli Aeroclub locali in data 22 febbraio 1967. Esso ricalca il programma degli anni precedenti, per cui ci limitiamo a dare qui succintamente le notizie che più interessano i piloti.

Allenamento e attività per insegne F.A.I. - Potranno essere ammessi piloti, soci di Aeroclub, in possesso del brevetto « C » in corso di validità e della licenza sportiva F.A.I. per il volo a vela, dell'anno in corso.

Questa attività sarà svolta dal 1° maggio al 18 luglio e dal 16 agosto al 14 settembre, per periodi di una settimana, prolungabili in caso di disponibilità di posti.

Corso di perfezionamento per piloti brevettati - Si svolgeranno in periodi di 10 giorni ciascuno dal 1° maggio al 18 luglio.

Voli di « performance » - Dal 5 al 18 luglio i piloti in possesso del necessario addestramento potranno tentare alcuni voli di « performance » ed il Centro disporrà dei mezzi necessari di recupero con relativi automezzi e carrelli.

Dopo il Campionato Italiano e precisamente dal 16 agosto al 14 settembre, verrà ripresa anche l'attività sportiva e d'insegna.

Reintegro brevetto « C » - I corsi avranno luogo dal 1° maggio al 4 luglio e dal 16 agosto al 14 settembre per i Soci di Aeroclub in possesso di requisiti che l'I. G. A. C. renderà noti quanti prima.

Corsi regolari per il conseguimento brevetto « C » - Avranno la durata di 20 giorni e si svolgeranno come segue:

- 1° corso: dal 1° al 21 maggio
- 2° corso: dal 24 maggio al 13 giugno
- 3° corso: dal 15 giugno al 4 luglio
- 4° corso: dal 21 agosto al 10 settembre.

Potranno esservi ammessi:

— I Soci di Aeroclub che siano in possesso di un brevetto di pilotaggio a motore;

— I Soci di Aeroclub privi di qualunque brevetto di pilotaggio e, preferibilmente, i Soci che abbiano compiuto tre ore di volo a doppio comando su velivolo a motore (metodo misto);

— Saranno ammessi ai corsi stessi, con preferenza, i residenti in città prive di clubs con attività volovelistica didattica.

Tariffe:

Iscrizione: L. 10.000 da computarsi agli effetti dell'attività di volo che sarà svolta dall'interessato;

traini aerei: L. 800 fino a 600 metri - L. 1300 fino a 1.000 metri;

alianti: L. 30/minuto, compresa l'assicurazione. Sono concessi sconti su questa tariffa per prenotazioni di 10 o di 50 ore; conseguimento del brevetto: minori di 21 anni e studenti fino a 26 anni L. 20.000 - maggiori di 21 anni L. 40.000;

abilitazione al traino aereo: L. 120/minuto, assicurazione compresa;

recupero alianti: a) con traino aereo lire 6000/ora; b) con carrello ed automobile L. 1.000 + L. 30/Km.

Condizioni generali ed amministrative

— L'ammissione al Centro Nazionale di V.V. è riservata ai Soci degli Aeroclub di ambo i sessi, tesserati per il 1967;

— per esservi ammessi gli aspiranti dovranno inviare al Centro Nazionale di Volo a Vela - Aeroporto Rieti - domanda redatta su modulo apposito;

— le domande di ammissione dovranno essere inviate al Centro suddetto con il maggiore anticipo possibile, per dar modo alla Direzione del Centro stesso di regolare l'affluenza ai vari corsi.

Campionati italiani

Dal 19 al 24 luglio il Centro sospenderà ogni attività per dedicarsi unicamente alla organizzazione del Campionato Nazionale di Volo a Vela, che avrà luogo dal 2 al 12 agosto.

Dal 25 al 29 luglio gli iscritti al Campionato Nazionale potranno affluire al Centro e compiere allenamenti con le tariffe normali.

Corso piloti istruttori

Dal 15 al 30 settembre avrà luogo il corso per la formazione dei piloti istruttori di volo a vela.

Siena

Il Canguro ritiratosi dall'amico Mantelli è già stato rimesso perfettamente a nuovo, ma egli vorrebbe ridarcelo solo alla fine di agosto p.v. e cioè ultimati i Corsi dell'Accademia Aeronautica; noi stiamo cercando di convincerlo a darcelo anche ora sino a giugno, per svolgere un po' di attività e speriamo che ciò possa riuscirci.

Da circa un mese abbiamo qua un CVV8 biposto del Dott. Naldoni di Firenze, che sembra propenso a fare un accordo con noi perchè i nostri volovelisti possano svolgere attività su tale ottimo aliante e mi auguro che le trattative abbiano al più presto esito favorevole.

(Cogliamo l'occasione per porgere vive felicitazioni all'amico Bassi per la sua promozione a Ten. Colonnello).

Torino

All'Eeroclub di Torino, il consuntivo al 31 dicembre dell'attività di Volo a Vela, svolta al campo dell'Aeritalia è il seguente:

ora 215 a motore per traini e recuperi;

ore 1261 di veleggiamento suddivise tra 92 piloti.

Non è compresa l'attività didattica nè quella svolta dai soci fuori sede (Aosta, Rieti, ecc.).

Hanno conseguito il brevetto « C » di volo a vela ben 20 piloti: *Alonzo, Antoniotti, Asinardi, Bacchetti, Biale, Bignardi, Caimotto, Caramanti, Castelli, Cavassa, Corva, Covelli, D'Armiento, Fassio, Gallo N., Gili, Pecorara G., Rista, Tasso.*

Flotta - Acquisto di un aliante monoposto « A2 » per consegna ad aprile e di un monoposto « SHK » per consegna a giugno.

Tariffe - A2 L. 1800/ora; SHK 2400/ora; per tutti gli altri alianti le prime due ore sono interamente gratuite, con 5 minuti di tolleranza; dopo 2 ore e 5 minuti si pa-

gano per intero e indivisibili la terza ora e la successiva a L. 1800/ora. Il traino rimane a L. 300/minuto, ma scende a L. 200/minuto dopo la mezz'ora; per i recuperi in volo da altri campi la tariffa è L. 220/minuto.

Trofeo Città di Torino - Si è provveduto a richiedere l'iscrizione in Calendario del *Trofeo Città di Torino* per i giorni dal 1° al 4 giugno p.v. inclusi. Il *Notam* dovrà essere richiesto nei primi giorni di aprile. Speriamo dunque che questa simpatica manifestazione, sempre splendidamente organizzata dall'Ae.C. Torino, possa riprendere ad effettuarsi regolarmente, dopo l'interruzione subita l'anno scorso.

Al Centro del Politecnico, è scattata l'ora delle prove: statiche, fotoelastiche, a fatica, corrosione... dappertutto forni, pulegge, leve, pesi, oscilloscopi, termometri... ma la sagacia del progettista riesce imperturbabile a coordinare lo sviluppo del vasto programma di ricerche scientifiche che il Centro ha voluto svolgere congiuntamente alla realizzazione dei prototipi dell'M 300.

Nanni Demarta

Ci ha lasciati, salutato dal triste cordoglio degli amici di Torino, Aosta, Alessandria, Milano, che lo hanno accompagnato al cimitero di Sordevolo.

A 34 anni, i postumi di un intervento chirurgico ne hanno troncato fatalmente l'esistenza.

Aveva da lungo il brevetto di II° grado e il « C » di Volo a Vela del quale divenne istruttore; per primo volò in aliante, sfruttando una situazione d'onda, da Torino ad Aosta.

Paracadutista, era abilitato al lancio dei paracadutisti e dedicava con impegno e passione molto del suo tempo a questa attività di grande responsabilità.

Alla famiglia dell'amico scomparso, giungano le condoglianze più vive della Rivista e di tutti gli amici del Volo a Vela.

Verona

Si può volare a Boscomantico
(dal nostro corrispondente Guido Salvini)

Purtroppo i molti problemi da risolvere ci hanno molto impegnati ed avremmo gradito aspettare per poter dare notizie migliori e più dettagliate, comunque ecco un sunto della nostra situazione con riserva di comunicare gli ulteriori sviluppi: — 1966: abbiamo avuto in assegnazione dall'Ae.C.I. un aliante biposto « Canguro » e, dopo molte peripezie, abbiamo ottenuto il permesso di volare a Boscomantico (Verona). Grazie alla collaborazione dell'Ae.C. di Vicenza abbiamo avuto in prestito uno Stinson L. 5 e così abbiamo potuto effettuare nei giorni 25/9, 1/2 e 9/10 ben 42 voli di ambientamento senza condizioni. Poi siamo rimasti a terra per mancanza di traino!

— 1967: stiamo organizzando la ripresa dei voli e l'ottenimento del disciplinare per la scuola. Abbiamo avuto assegnato dall'Ae.C.I. uno Stinson L. 5 ed un aliante tipo Asiago, stiamo trattando l'acquisto di un Passero. Purtroppo dovremo anche costruirci un hangar ma anche per questo stiamo provvedendo con notevoli sacrifici ed impegno.

Certo che le difficoltà sono state e saranno molte, ma noi contiamo di riuscire a superarle tutte grazie alla nostra passione e perseveranza che non è mai venuta meno, basti pensare che sin dal 1964 stiamo lavorando per realizzare anche a Verona il volo a vela e la scuola.

Riterremo che sarebbe importante che sulla rivista ribadiste la protesta dei volovelisti trentini per il sistema italiano della visita medica ed invitaste tutti i volovelisti ad aderire ad una Vostra iniziativa, in modo da permetterVi di intervenire presso il Ministero sia per la cifra che per ottenere un sistema più equo, come già in atto presso altri paesi dove il volo ha potuto prendere uno sviluppo maggiore, dimostrando quanto siano infondate le remore italiane.

Vicenza:

« *Tutte le premesse
per un ottimo rilancio* »

dal nostro corrispondente Natale Pagnoni:

Verso i primi di marzo sono iniziati i voli, con bellissime giornate e condizioni che, data la stagione, si possono definire eccezionali.

Non era mai accaduto di volare nel primo scorcio dell'anno, in termiche secche, fino a milledue-millettecento metri.

E, altro fatto nuovo, erano in volo sei alianti contemporaneamente, senza che dal CDA giungessero preoccupate raccomandazioni di prudenza od ordini perentori di cessare i voli.

Comunque, il neo c'era. La licenza di scuola, richiesta nel novembre precedente sollecitata in cento modi, per ragioni ignote, tardava ad arrivare.

Gli aspiranti allievi erano ormai esasperati e si accontentavano di fare i passeggeri pur di volare. Ed infine il telegramma di autorizzazione giunse.

Consentiva di esercire (se così si dice) la scuola per un anno, ad iniziare dal (da sette mesi trascorso) 5 Novembre 1965! Si poté così iniziare l'attività didattica, per istruire al volo sette allievi, tre dei quali della neonata Sezione VV di Verona.

Io che scrivo esercito mansioni di istruttore dilettante, ed avevo il mio bel daffare per accontentare tutti nel poco tempo disponibile.

Infatti a Vicenza si può fare volo a vela soltanto al pomeriggio del sabato, la domenica mattino fino alle 10, e al pomeriggio dalle 12,30 alle 16.

L'attività didattica è svolta solo alla mattina dei giorni festivi, e per avere qualche ora davanti bisogna cominciare alle sei circa.

Penso ancora con ammirazione agli amici veronesi che a quell'ora si facevano già trovare in campo ed avevano percorso 50 Km e recavano talvolta con loro anche le gentili Signore, pazienti, ed i figliolotti.

Col progredire della stagione le condizioni andavano migliorando e le ore di volo aumentavano a discreto ritmo.

Bei voli in quel meraviglioso maggio, ed ancor più in giugno.

Mi piace qui ricordare l'arrivo — non ricordo più che giorno fosse — del CVV8 con Giusti e Barazzetti, provenienti da Calcinate.

Fu un evento non assolutamente insolito, dato che in passato c'erano stati altri prestigiosi arrivi (in un campo vietato), ma che servì come una sferzata a tipi sedentari quali siamo qui a Vicenza.

Infatti qualche giorno dopo ci furono alcune uscite con due distanze per C d'argento ed altri interessanti voli alpini nel Pasubio ed altri monti vicini, a quote prossime ai 3.500 metri, e parecchi itinerari di 100 e più Km con rientro sul campo di partenza.

Peccato che i soli interessati ai C d'argento recassero con se i barografi.

Poi ci fu il sinistro della scuola a motore che condusse alla perdita dell'istruttore e dell'allievo, l'inchiesta, ed un periodo di « stanca » cui seguì la chiusura del campo. Questo venne chiuso ai voli il 18 Luglio per il rifacimento della pista e da allora nessuna attività si è più potuta svolgere. Tutto il materiale di volo è accantonato nell'aviorimessa e si è persa l'abitudine di incontrarsi in aeroporto con gli amici.

Il Canguro venne portato ad Asiago nelle ultime ore di funzionamento dell'aeroporto di Vicenza, in volo, dato che per esso non abbiamo il carrello, ed i monoposti lo seguirono nei giorni successivi.

Si riprese l'attività didattica, gli allievi decollarono, veleggiarono, passarono ai monoposti, poi la stagione declinò e si fecero eroici e spesso vani tentativi di veleggiare alla base delle nubi a 300 metri di quota sul campo.

E così finì la stagione e dovvemmo rinunciare ai bei veleggiamenti tranquilli di Settembre, alla manifestazione aerea annuale, ed a tutto quanto il più bel mese dell'anno normalmente consente.

Ore di volo a vela totali: 589.50.

Nella media degli altri anni, con due alianti privati in più del passato ma con molti nuovi ostacoli.

Allievi istruiti: dieci, di cui sette « nuovi » e tre ereditati dall'anno scorso.

Brevetti: nessuno. Chiuso l'aeroporto di Vicenza non fu possibile convocare la commissione d'esame.

Incidenti: nessuno al V.V. salvo piccola rottura di un M 100.

Difficoltà: miriadi. Difficoltà coi motori, coi freni, con le radio, coi motorini di avviamento degli L 5, difficoltà con la TWR, coi CDA, colla scuola a motore, coi quattrini, con gli sfaticati che arrivano tardi e scappano senza dare il loro contributo di lavoro e di fatica.

Completati tre C d'argento, con che siamo cinque.

Specie sotto l'aspetto agonistico sportivo mi rendo esattamente conto che siamo a terra, ma devo anche far presente che ha sempre giocato un ruolo pesante il timore di danneggiare il materiale.

Quest'anno le cose dovrebbero cambiare, sono saliti a tre gli M 100 di proprietà privata ed i possessori sono ben decisi a godersi il loro mezzo.

Non mancano i carrelli per i recuperi ed il morale è elevato.

Se son rose...

Siegfried Kier « Aquila delle Alpi »

Così potremmo chiamare il volovelista di Innsbruck, in possesso di tutte quelle particolari qualità che lo hanno portato ai primi posti della graduatoria dei volovelisti alpini. Volare per lui significa muoversi come la gente nelle strade; conosce le valli ed ogni cima delle Alpi Centrali ed Orientali; è tenace nel proseguire percorsi che sembrano impossibili per le avverse condizioni atmosferiche, studia continuamente nuovi triangoli ed andate e ritorno, è un pilota solitario che ognuno di noi potrebbe trovare domani dietro qualche roccia nel suo inconfondibile Ka-6 giallo.

Durante la sua attività nell'ambito del Club di Innsbruck — uno dei più grandi del Paese — espone continuamente le sue idee ed esperienze, scrive rapporti sui nuovi percorsi, è prodigo di consigli a tutti gli appassionati sui voli da lui effettuati e sulle condizioni meteorologiche in funzione delle prove compiute. È un pilota veloce che controlla scrupolosamente le medie ottenute. I suoi barogrammi assomigliano a « seghe taglienti ». Fino ad ora ha partecipato una sola volta al campionato nazionale, nel 1964, classificandosi subito terzo dietro ai grandi Wödl e Fritz. Desidera molto uno scambio di esperienze con i volovelisti italiani, soprattutto riguardo al fenomeno dell'aria stabile che invade le alpi — proveniente dalla Val Padana — dal mese di giugno in avanti e spera di raggiungere nuove cognizioni alla sua vasta esperienza di volo.

U.S.P. International Gliding Club

Ancora una presentazione di volo a vela alpino. Questa volta si tratta di un volo di andata e ritorno prefissato, interamente svoltosi sull'arco alpino e reso possibile da una sicura esperienza e da un'attenta osservazione delle condizioni meteo. Il volo Innsbruck-Brig/Vallese-Innsbruck di 540 km., primato nazionale, è stato effettuato dal pilota austriaco Ing. Siegfried Kier, che ha scritto per noi questo istruttivo rapporto di volo.

Da Innsbruck verso l'Ovest

Innsbruck, quasi al centro dell'arco alpino, è un punto ideale per voli alpini in tutte le direzioni.

Da tempo studiavo le possibilità di realizzare un volo verso le alte montagne del vallese e del bernese: zona di cime altissime e di ghiacciai imponenti, un territorio di una bellezza unica che può offrire, a noi volovelisti, dei notevoli vantaggi, quali l'alto gradiente termico e l'intenso riscaldamento estivo. Inoltre questo territorio risulta protetto da nord e da sud da alti massicci che frenano l'afflusso dell'aria stabilizzante proveniente dalle pianure svizzere, tedesche e dall'italiana Valpadana. Questo fenomeno rappresenta un notevole ostacolo e più volte ha costretto me ed i miei amici volovelisti ad interrompere voli di distanza di notevole interesse.

Per affrontare questo tipo di volo, occorre essere preparati e possedere una sicura esperienza, sia per la precisa navigazione in alta montagna sia per la continua osservazione ed interpretazione del tempo lungo il percorso. Ciò in quanto la rotta dall'Engadina verso la valle del Rodano richiede il sorvolo di alcuni passi che non offrono possibilità di sicuri fuori campo. Già nel passato avevo volato verso l'Engadina ed oltre, ma gli improvvisi mutamenti delle condizioni meteo mi avevano costretto ad interrompere il volo. Noi da Innsbruck abbiamo lo svantaggio, volando verso Ovest, di volare verso la direzione dalla quale, abitualmente, avviene il cambio del tempo. Ci spostiamo da una zona di alta pressione verso una zona di pressione in diminuzione per perturbazioni in arrivo e conseguente facile possibilità di sviluppo di cellule temporalesche.

Finalmente, il 13 Luglio 1965 si presentò la condizione meteo adatta per tentare il « Brig e ritorno », volo che avrebbe costituito un nuovo primato austriaco. L'Europa centrale si trovava in un anticiclone in spostamento verso est, una perturbazione stava avvicinandosi dalla Francia e dalla Spagna. Nella zona prevista per lo sgancio — Leutasch, 25 km a NW di Innsbruck — le prime termiche avrebbero dovuto svilupparsi, in considerazione della favorevole esposizione della montagna, intorno alle 10 con 20 gradi: la temperatura massima di quel giorno lungo la mia rotta doveva essere intorno a 25/28 gradi; Payerne segnalava un gradiente di 0,8 fino a 3.000 metri, 0,65

Alcune impressioni fotografiche prese

dall'Ing. Siegfried Kier durante il suo volo

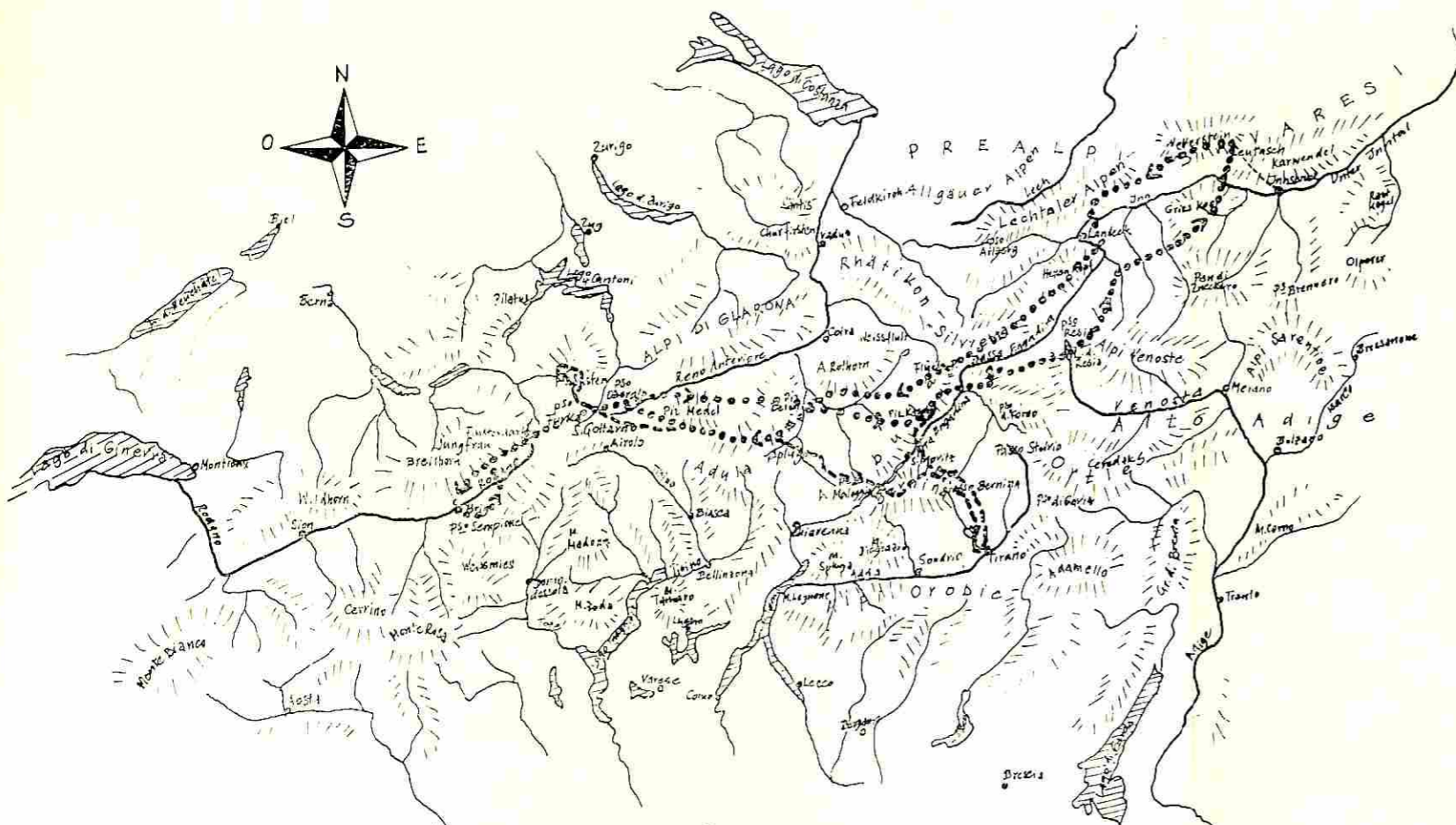
Innsbruck-Brig/vallese e ritorno.



· L'imponente ghiacciaio del Rodano, visto dal passo Furka



- Le alpi vallesi, al centro il corno del Cervino - viste dal pilone



Le rotte di due voli alpini di S. Kier

— — — — = Triangolo 517 km - 12.6.1934
 Lantach - Engstlans - Brivio - L.
 ○ ○ ○ ○ = Andata - ritorno - 13.7.1935
 Lantach - Brig/vallese - L. 534 km



- Il pilone, la città di Brig, sul Rodano



- Il famoso ghiacciaio Aletsch ed il massiccio della Jungfrau nelle alpi bernesi.

da 3 a 5.000 m., perciò non c'erano da aspettarsi temporali. Inoltre un flusso in quota di aria calda da NW aumentava la stabilità verso l'alto.

Era il giorno ideale per il mio tentativo.

Parto presto da Innsbruck, sgancio alle 10.17 sopra Leutasch avviandomi lungo il massiccio del Monte Zugspitze e continuo sopra il fianco Nord della larga vallata dell'Inn. Il cielo è ancora senza cumuli però le termiche secche, ancora di forza media, si trovano con sicurezza permettendo un buon inizio del volo.

Passata la città di Landeck lascio alle mie spalle il Tirolo e continuo lungo il versante Nord dell'Engadina; alle 11.40 raggiungo il Piz Mutler e incontro le prime termiche in pieno sviluppo. Il debole vento in quota mi disturba un po' nel centrare velocemente le termiche, tutto sommato però l'Engadina mi sta offrendo le migliori salite. Il Piz Cotschen, la cima Weisshorn ed il Jacobshorn, a sud di Davos, mi danno termiche di 5 m/s fino a 3600/3800 m. e mi facilitano il proseguimento verso il Lenzer Horn, oltre Arosa.

Qui l'aspetto verso la valle del Reno non è molto promettente in quanto l'aria stabilizzante proveniente da sud diminuisce visibilmente lo sviluppo dei cumuli: devo tenermi il più possibile sopra l'alta montagna. Un lungo traversone mi costa 900 m. ed è con grande sollievo che mi infilo nella termica salvatrice, ai piedi del Monte Grauhorner, che mi riporterà a 3500 m., quota sufficiente per proseguire lungo il Monte Baerenhorn, il lago Zervreil ed il Piz Medel arrivando alle 13.15 al passo Oberalp.

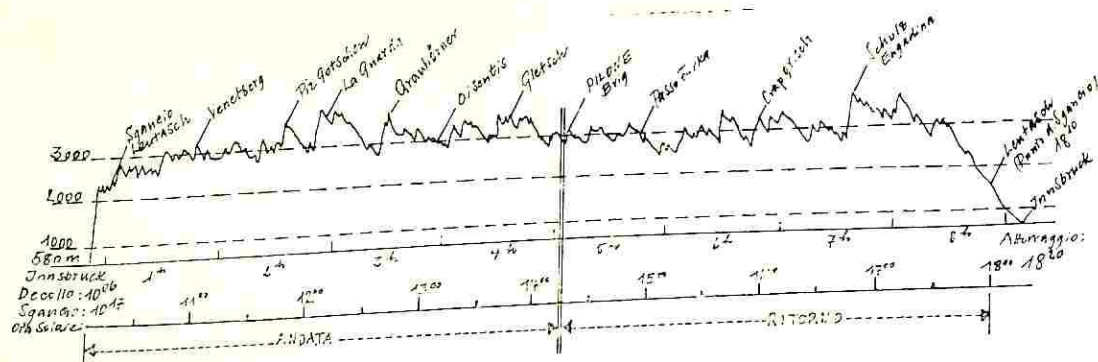
Da qui proseguo, senza altri particolari ostacoli, lungo Andermatt, il Gottardo ed il pittoresco passo Furka che si apre sulla valle del Rodano. Sono le 13.50, e mi trovo in volo da 3 ore e 33 minuti ed ho percorso, calcolati in linea retta, 235 km.

Lo spettacolo che ora si offre ai miei occhi è qualcosa di veramente sublime: il gigantesco ghiacciaio del Rodano, dove masse di ghiaccio blu brillano nel sole; le maestose alpi bernesi: il Finsteraarhorn, la Jungfrau, il Schreckhorn sono illuminati dall'intenso sole del pomeriggio, lunghe lingue di ghiaccio scendono verso la vallata. Uno scenario che nella sua maestosità ha qualcosa d'irreale. Sono profondamente impressionato.

Ora debbo concentrarmi per distogliermi da questo meraviglioso incantesimo e proseguire verso il pilone prestabilito, la cittadina di Brig, bene individuabile giù nella valle per la linea ferroviaria.

Mantenendomi sul versante nord della valle, proseguo sotto una buona strada di piccoli cumuli, passo di fianco al ghiacciaio Aletsch, che estende la sua lingua giù fino al bosco verde, ed eccomi sul pilone. Da qui distinguo, verso sud, l'inconfondibile corno del Cervino.

Sono le 14.25 quando inizio, al Monte Beilhorn, la prima salita sulla rotta di ritorno. Dal passo del Sempione, ora alla mia destra, si è certamente infiltrata l'ormai famosa « aria stabilizzante » in quanto le nubi si stanno disfaccendo ed abbassando. Occhio! Il momento può divenire critico.



N.d.R. - La severità di questi percorsi alpini si può anche desumere dal fatto che nel volo qui illustrato sono stati in realtà percorsi 660 Km., ottenendo i seguenti tratti di percorso orario:

1ª ora : 60 km
2ª ora : 60 km
3ª ora : 110 km
4ª ora : 70 km

5ª ora : 90 km
6ª ora : 65 km
7ª ora : 95 km
8ª ora : 110 km

Ritorno al versante nord ed a sorvolare lo stretto e piuttosto severo tratto compreso tra il Furka e l'Oberalp, raggiungendo Disentis alle 15.30 con 2700 m. di quota. Anche qui si è ormai imposto il flusso stabilizzante da sud e perdo parecchia quota nell'attraversamento della valle dell'Oberrhein. Fortunatamente un bel 5 m/s ai piedi del Piz Nadels mi rimette nuovamente in corsa.

L'aria diventa sempre più stabile, dal Monte Grapgrisch percorre ben 30 km prima di trovare, al Piz Michel, un'altra salita. Poi l'Albula e la favolosa Engadina mi rimettono in buone condizioni di spirito e proseguo velocemente verso est.

L'ultimo punto basso, 30 km. a est di Samaden, è solo colpa mia: non ho aspettato di centrare un bel cumulo e proseguendo mi sono cacciato nel sottovento della montagna. Un'ultima fatica per risalire da 900 metri sul terreno a 3700 m. poi il gioioso e divertente finale lungo il lago del passo Resia, il Monte Glockturm e di nuovo sul punto di sgancio, Leutasch, che fotografo da 2300 m. alle ore 18,10.

Atterro alle 18.20 a Innsbruck, dopo 7h53' di volo di distanza, durante il quale ho compiuto, come rotta effettiva, un totale di ben 660 km. e l'alta media ottenuta mi conferma nella giusta scelta del tempo.

Ritornero nel Vallese, anche perchè la vallata offre buona possibilità per volare velocemente. Penso che si potranno raggiungere, da Innsbruck, piloni al confine francese e mi auguro di incontrare in questo cielo meraviglioso altri volovelisti. In questo senso auguro a tutti un buon successo.

Ing. Siegfried Kier

Noch einmal sprechen wir ueber den Alpenflug. Dieses Mal handelt es sich um einen Zielrueckkehrflug, der ueber den Zentralalpen geflogen wurde: eine Leistung, die nur dank aussergewoehnlicher Erfahrung im Alpenflug und dank genauer Verfolgung der Wetterentwicklung moeglich wurde. Dieser Zielrueckkehrflug Innsbruck-Brig/Wallis-Innsbruck ueber 540 km stellte einen oesterreichischen Rekord dar und wurde geflogen von Ing. Siegfried Kier aus Innsbruck, der uns diesen instruktiven Bericht geschrieben hat.

Once again we are speaking about distance flying over alpine territory. This time we are dealing with an out-and-return flight, realized entirely over the central part of the Alps, a flight which was possible only because of wide experience in alpine distance and with a continuous follow-up of the meteorological development. This out-and-return of 540 km Innsbruck-Brig/Wallis-Innsbruck, was an austrian record flown by Ing. Siegfried Kier of Innsbruck, who has written us this interesting report.

Encore une présentation de Vol en montagne. Cette fois on parle d'un vol d'allée et retour bout-fixé effectuée dans les; alpes et qui a été réalisée entièrement dans la partie centrale des alpes. La grande expérience et l'observation continuelle des conditions météo ont permis ce vol Innsbruck-Brig/Wallis-Innsbruck conduit par le pilote Ing. Siegfried Kier sur une distance de 540 km., record national d'Autriche. Le rapport du pilote est très intéressant et instructif.

A partire dal 1961 ha realizzato dei voli splendidi ma soprattutto, con le sue pubblicazioni ha fatto sì che un buon gruppo di piloti di Innsbruck e Zell-am-See si cimentino ora in triangoli di 600 km, in andate e ritorno di 700 km. Conosce le Dolomiti, l'Ortles, il Bernina, lo Spluga, Andermatt, i ghiacciai del Rodano e quelli del Bernese e del Vallese ed è convinto che su queste zone si potranno realizzare percorsi straordinari, sempre però con una solida preparazione meteorologica ed una buona conoscenza dei particolari topografici.

Le sue esperienze, ritengo, siano altrettanto interessanti per noi specialmente per quanto riguarda l'influenza dell'aria stabile della Val Padana che gli ha reso difficili alcuni voli che superavano la linea Spluga-Valtellina.

Nel 1962 ha effettuato un triangolo di 420 km con il secondo pilone a Tirano e solo la sua profonda preparazione lo ha salvato da un fuori campo a Poschiavo. L'anno scorso, su un bel triangolo di 456 km Innsbruck - Passo Gavia (sotto l'Ortles) - Disentis (ad est di Andermatt) di nuovo poteva salvarsi dall'« aria avvelenata » come la chiama lui, intorno a Bormio solamente con una scappata raso terra verso Livigno.

Nel 1965 realizzava il suo primo grande triangolo verso la « nostra » zona di Innsbruck ad Engstlensee (NW del Gottardo) a Brusio (Tirano) di 517 km volando effettivamente per 640 km con una media di 80 km/h. Anche qui incontrava difficoltà al secondo pilone.

Convinto che le valli all'interno dell'arco alpino, ben protette verso Nord e Sud dalle masse d'aria stabili, permettano la realizzazione di voli molto lunghi, fin dal 1963 ha tentato la strada delle alpi del Vallese. Il suo primo tentativo risale al 31 maggio 1963; giorno in cui riuscì a virare sul pilone di Riederalpe nei pressi di Brig (Valle del Rodano) attraversando parecchie vallate con dei temporali tutto attorno ma rimanendo bloccato in Engadina verso le ore 16,30 dopo il passaggio

di, appunto, uno dei temporali incontrati. Considerando il tempo di atterraggio si può stabilire che aveva ancora davanti delle ore utili per fare gli ultimi 160 Km. Il 13 luglio 1965 il tentativo è stato rinnovato e questa volta con esito favorevole. Un bel volo di 7 h 53' e nuovo record austriaco di andata e ritorno di 540 km. Non è tanto la distanza che conta, quanto le difficoltà incontrate nel sorvolo di un territorio del tutto nuovo a volo a vela. Ad ogni modo Siegfried Kier ci parla direttamente di questo, nelle prossime pagine.

Oltre ad Innsbruck, a circa 100 km ad Est vi è un altro grande centro di volo a vela alpino: Zell-am-See, ai piedi del monte Grossglockner. Ogni anno vi si incontrano piloti di ogni nazionalità — anche italiani — per tentare il volo su quelle meravigliose montagne. Più ad est ancora c'è Aigen, nella Stiria, dove fanno attività i volponi Wödl e Fritz. Come Carlo Della Chiesa ci ha spiegato in un suo recente articolo, il volo a vela austriaco è molto popolare ed abbastanza diffuso ed è animato dalla più pura passione e da un grande spirito sportivo.

Salutiamo quindi Siegfried Kier ed i suoi amici al nord della Catena Principale nella speranza di ulteriori futuri reciproci incontri sui loro o sui nostri campi di volo.

G.v.K.

Uno squarcio di Volo a Vela Argentino

(dal nostro inviato Gino Albonico)

Agli inizi di gennaio mi si prospettò la possibilità di un viaggio di una settimana in Brasile. Era un invito a lasciare il nostro freddo inverno per le calde spiagge di Capocabana e Santos. La prospettiva era allettante e l'adesione, si può dire, fu istantanea. Come lo seppe il Direttore della Rivista mi nominò « corrispondente » e mi incaricò di prolungare il viaggio in Argentina per un breve reportage naturalmente senza spese. Richiesta, accordata, di una settimana supplementare di ferie, una corsa al Consolato per il visto e due o tre lettere per annunciare l'arrivo agli amici di laggiù e finalmente il 21 gennaio, giorno della partenza.

Milano (immersa nella bruma) Roma, Monrovia, Rio che mi accoglie in una mattinata festiva di sole splendido in un cielo al technicolor, con strade di cumuli a perdita d'occhio. Temperatura sui 30 gradi e spiagge affollate come quelle di Rimini a ferragosto, sole a picco e scottature che hanno ragione delle creme più rinomate.

I giorni successivi, invece, lo splendore della città scompare sotto fiumi di acqua che si riversano ad ondate successive da nuvoloni neri e pesanti. È l'incanto del Sud America che svanisce anche quando non piove, sotto una coltre di vapori caldi con plafond sui 200 metri. Afa e senso di oppressione. Lo spostamento a San Paulo migliora un poco la situazione ma anche lì, cielo coperto ed afa. Tutto questo mi fa

temere per il soggiorno in Argentina, ma una volta decollati da San Paulo, sorvolando il Rio Grande do Sul, la terra appare come un tappeto verde stampato a pois bianchi per i cumuletti sparsi dappertutto.

Breve sosta per vedere Montevideo e le sue spiagge e sabato 28 voletto sul Rio de la Plata per raggiungere Buenos Aires. Fatico un po' a mettermi in contatto con gli amici che, essendo sabato, sono tutti fuori. Finalmente verso le 23 mi risponde al telefono il mio amico Osvaldo Franceschi di Zarate (80 km. a nord di Buenos Aires) e concretiamo il programma per la giornata successiva. Appuntamento davanti all'albergo e dopo un paio d'ore di confortevole Ford Falcon arriviamo al Club de Planeadores di Zarate, già in piena attività. Il cielo vagamente sparso di piccoli cumuli, gente in costume da bagno affaccendata in linea attorno ai Grunau Baby ed al Blanik, mogli e figli attorno alla piscina. Dopo le presentazioni di un buon numero di soci e famiglie, « asado » in mio onore, immancabile. Comincio così ad entrare nella vita di un piccolo « Club de Planeadores » che posso definire tipico del paese che mi ospita. È nato da un terreno demaniale dato in uso al Club, che con l'apporto fattivo di tutti i soci ha provveduto alla costruzione di tutte le infrastrutture. Consta di due Hangar, abbastanza capienti con annessa la piccola officina, di una « Club House » con doccia, spogliatoi e camerette per gli ospiti, nonché della cucina ad uso dei soci.

Dispone altresì di una casetta per il custode, di una piscina rotonda (che qui chiamano Tanque Australiano), mentre sono stati messi a dimora numerosi alberi che permettono ai famigliari di starsene al fresco ed accudire al rito del « mate ». Il materiale di volo è composto da due Grunau Baby in versione « spider » un Ka/6, un Blanik tutto in ottime condizioni mentre è in ordinazione un « Vasama » che però sembra verrà sostituito con un KaKa/UTU che si produce ora al suo posto. Per il traino si servono di un Ranquel e di uno Stearman anche questi in ottime condizioni e ben curati. Non vi è personale fisso, all'infuori del custode, Don Cruz, che per gli atteggiamenti e l'abbigliamento è il tipo classico del « Gaucho » anche se per l'età è ormai appiedato. Le quote di associazio-

ne sono basse ed il club si regge sull'apporto fattivo di tutti i soci per cui lo spirito che vi regna è veramente invidiabile. Vi è un presidente nella persona dell'amico Osvaldo Franceschi, detto anche « Aga Khan » ed un piccolo consiglio Direttivo.

La quota di associazione è assai bassa (per la nostra media) e le tariffe di volo sono circa la metà di quelle praticate dai clubs italiani. Dopo l'« asado » ed una piccola « siesta » incomincio a prendere visione della zona approfittando di un traino a bordo dello « Stearman ». La città di Zarate si trova su una riva del fiume Paraná ed il suo aeroporto è a circa 6 km. ad Ovest. Proseguendo sempre in questa direzione incomincia la Pampa, con i quadrati dei suoi immensi prati su cui pascolano migliaia di animali, le sue casette sparse tra le macchie di eucaliptus, le sue strade diritte a perdita d'occhio e le alte nuvole di polvere che le auto sollevano marciando sui « caminos de tierra ». È una terra buona, qua e là coltivata, ma, soprattutto, volevelisticamente parlando, atterrabile dappertutto, con recuperi effettuabili al 90% per via aerea.

Solamente vicino al fiume e progressivamente sempre di più andando verso nord, è atterrabile con precauzione per la presenza di paludi che dall'alto si distinguono a fatica.

Verso le tre, finalmente il Blanik atterra e posso così prendere posto per un voiletto. Traino dietro lo Stearman fino a 600 metri e poi . . . Via. Le termiche sono abbastanza buone, sui 2 metri quasi costanti con punte a 3, e cumuletto sopra la testa per cui non si fa alcuna fatica a centrarle. Il Blanik si comporta proprio come una « Cadillac » ed avverte pochissimo la turbolenza che è lieve per mancanza o quasi di vento. Due o tre belle salite alla base dei cumuli (1200/1300 mt.) e poi un sondaggio fuori dal perimetro del campo. Si sta su dappertutto, anche se verso il fiume le termiche sono più rare. È una giornata buona, ma non intendo approfittare troppo della cortesia di chi mi ospita per cui ritorno al campo dopo un'oretta per dar modo agli altri di volare. (Non dimentichiamo che è

domenica). A terra c'è gente che si affanna intorno alle lavagne per fare la distanza per il « C » con il Grunau Baby in direzione Ovest verso cui si vede una strada ben delineata di cumuli. Uno dei piloti che aveva prefissato Merlo a 60 km. sfortunatamente atterra dopo 33 km., ed al rientro mentre descrive il suo volo, c'è il solito buontempone che gli rovescia in testa un secchio d'acqua fangosa. È proprio vero che tutto il mondo è paese!

L'indomani, cielo terso e vento al suolo sui 25 nodi. I metereologi locali pronosticano assenza di termiche (ed effettivamente il vento fresco mantiene bassa la temperatura) per cui, per non smentire la mia fama, devo affaccendarmi in cucina per preparare una spaghettonata comune. Successivamente, siesta sotto le piante, chiacchierata con scambio di impressioni, bagno in « pileta », mentre studiamo il programma del giorno successivo che prevede un bel viaggetto fino a Pehuajo per passarvi un paio di giorni ed assistere all'inizio del Campionato Nazionale.

Partenza la mattina alle 4 e via sul lungo rettilineo che ci porterà a Pehuajo, 300 km ca da Zarate. Il nastro di asfalto si distende nella Pampa (affiancato dai fili spinati dei recinti in cui pascolano gli animali), con, le ho contate, 4 semicurve a largo raggio e rettilinei immensi. È una mattinata fresca, il traffico di autocarri è abbastanza intenso, però si marcia sui 100 km all'ora costanti per cui verso le 9 entriamo all'aeroporto di Pehuajo, sede del Campionato Nazionale 1967. Pur essendo presto, vi regna già una intensa animazione, con la gente affaccendata intorno agli alianti ed ai trainatori, andirivieni di macchine, aiutanti che lucidano, altri che montano, l'atmosfera, insomma, classica di ogni gara. Incomincio a gironzolare e ne approfitto per scattare fotografie. Incontro facce conosciute e, quale la loro meraviglia nel vedermi in quel luogo ed in quel momento. Ritrovo con piacere i vecchi amici dei mondiali 1963 rivisti successivamente in Inghilterra e Roberto Atienza, segretario del Concorso, si incarica di presentarmi tutti i maggiorenni, dal Cte Pablo Kildgard, direttore, a tutti i più stretti collaboratori, che fanno a gara per avermi ospite

a pranzo. Rivedo Rafael Frene, che nel 65 a South Cerney era scapolo ed ora è già padre di due gemelli, rivedo Horrocès e la sua gentile signora, Reynaldo Picchio con Signora ed il piccolo Martin, Hossinger che chiamano « El Tigre » per un vistoso manifesto . . . benzinario applicato sulla fusoliera del suo SH. Divento in breve talmente popolare che debbo concedere persino una intervista al giornalista del quotidiano locale. La giornata non si presenta molto buona per cui dopo due o tre rinvii, al briefing dichiarano riposo. Ne approfitto per prendere visione dello schieramento degli alianti che sono 42, in maggioranza Ka 6, poi vi sono 3 standard Austria, 2 Zefir, un Foka, 4 Vasama, alcuni Sky 34, uno Skylark 3, ed un M/100/S nuovo appartenente al Club di Tandil, il cui pilota, Rodriguez, anche se ha volato poco, si dimostra molto soddisfatto. I trainatori, in numero abbastanza nutrito (circa una ventina) sono dei tipi Ranquel, Stearman e Flite, forniti dai vari clubs con relativi piloti. Notevole il numero dei piloti giovani partecipanti al campionato che vengono selezionati nell'ambito dei vari Clubs in base ad un punteggio assegnato alle varie prove compiute nella stagione precedente. L'aeroporto di Pehuajo è uno dei più importanti disponendo di tre piste intersecantesi di una torre di controllo con palazzina per la Direzione e servizio metereologico, il tutto molto ben curato. Da non sottovalutare la presenza di una bellissima piscina, providenziale in giorni di riposo come questo. (Perchè non ci pensano anche a Rieti?). Tutto intorno alle installazioni aeroportuali, è dislocato l'accampamento dei partecipanti, con tende di tutte le forme e dimensioni, mentre le squadre più organizzate (vedi Tandil) dispongono anche di Roulotte oppure di un vecchio autobus trasformato in casetta viaggiante come il Club Condor. È una organizzazione di tipo pionieristico come si addice al carattere ed al temperamento degli Argentini, anche se qualche club è talmente organizzato da avere una tenda-cucina con relativo cuoco (Vedi Junin) che, devo dirlo per averlo sperimentato, sa farsi veramente onore. Il tempo scorre veloce tra « mate », bagni in piscina, chiacchiere e la chiusura di questa prima giornata a Pehuajo è una notte splendida, come sono le notti nella Pampa, con il suo cielo così pieno di stelle

che c'è da pensare che siano più delle nostre, il suo immenso silenzio e la gente raccolta intorno ai fuochi a cantare le loro canzoni che parlano di lunghi viaggi, di tristezza, di amore e di nostalgia. È veramente il momento magico, il fascino sottile di una terra che la civiltà ha solo sfiorato, in cui l'uomo si sente veramente di fronte alla grandezza del creato.

Il giorno successivo si fa gara con una andata e ritorno di 126 km, della cui descrizione però rimando i lettori ad un successivo articolo, più dettagliato, su tutto il campionato.

Purtroppo il tempo vola, e la sera, dopo aver salutato tutti gli amici che mi pregano di portare i saluti ai popolari Don Plinio ed al Cte Mantelli, riprendiamo la via del ritorno diretti a Zarate dove giungiamo verso le 3 di notte. Il giorno dopo, sempre l'amico Franceschi e Signora mi accompagnano a Buenos Aires, dove ho modo di visitare, grazie alla cortesia del Direttore e dell'addetto alle Pubbliche Relazioni, tutti gli impianti dell'Aeroparque che è l'aeroporto della Capitale su cui si svolge il traffico interno e quello degli aerei privati con un movimento di 300/350 aerei al giorno, dal piccolo Piper al Caravelle.

Verso sera, un grosso Boeing mi trasporta velocemente verso casa e dopo una quindicina di ore riprendo contatto con la realtà di tutti i giorni, con il freddo, con la nebbia. Mi rimane solo il ricordo delle belle giornate passate con tanti amici, cui va il mio caldo ringraziamento, con l'augurio di rivederli presto.

CIRRUS

Qualcuno ricorderà il Cirrus di anteguerra: « D 30 », fatto all'Araflieg Darmstad, $\lambda = 30$, longherone di magnesio resto di legno.

Un nome famoso, realizzato ora per un aliante che vuol diventare altrettanto famoso: con in più la riproduzione in serie.

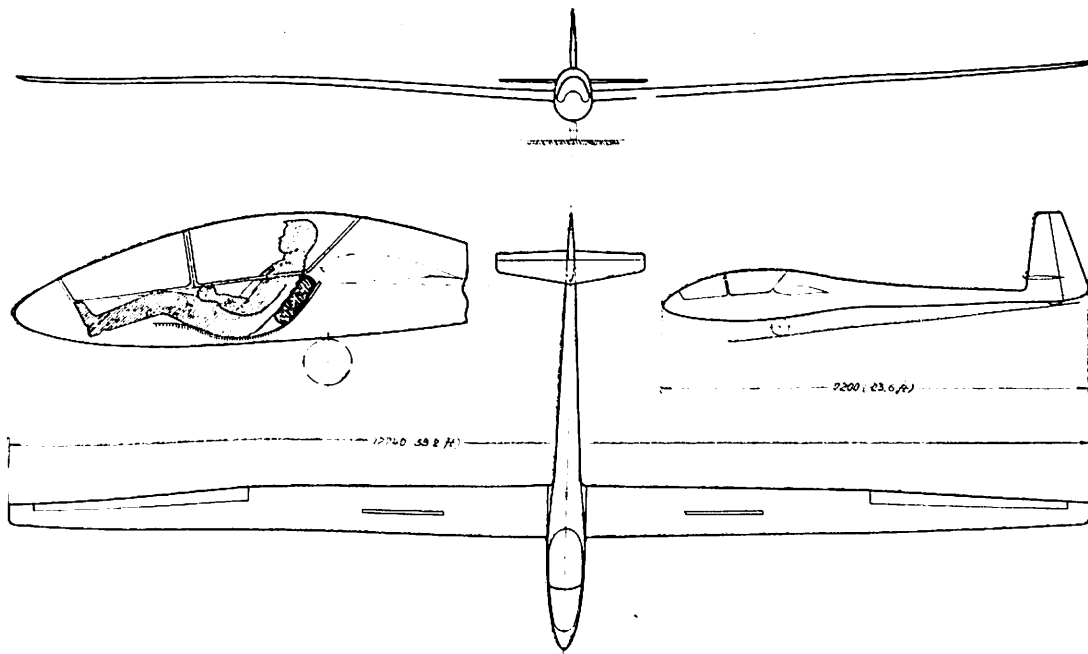
« Questo » Cirrus ha già iniziato il collaudo, e pare che corrisponda abbastanza ai dati indicati; i quali, anche con qualche scarto, sono sufficienti per farne uno dei grandi nei prossimi anni.

Il pensiero-base di questo progetto è — all'incirca — sempre la vecchia idea Rhön: « stare alti e camminare »: o, in altre parole « termicare bene e planare meglio che si può ».

Per questo l'ala è senza flap, per avere una configurazione pulita a bassa velocità; mentre per farlo camminare in velocità si è cercato di ridurre le resistenze passive; però mantenendo il pilota semisdraiato (con l'idea che ciò ne aumenti il rendimento).

Ovviamente per appiattire la polare bisogna usare un profilo con un'ampia « tasca » laminare, il che è ora possibile anche con spessori, come qui, sul 19% o 20%: con il vantaggio di pesare poco (anche se λ è alto) e di avere un buon stallo.

Ovviamente ciò significa penalità quando si esce dal campo laminare, suppergiù oltre 150 Km/h: però queste velocità sono poco usate (ci vorrebbe velocità di salita media sui 4 m/s o più!).



HIGH PERFORMANCE SAILPLANE "CIRRUS"

SINGLE SEAT, CANTILEVER MIDWING TYPE SAILPLANE OF FIBERGLASS - SANDWICH CONSTRUCTION - AIRBRAKES - RETRACTABLE LANDING GEAR.

DESIGNER : DIPL. ING. KLAUS HOLIGHAUS

TECHNICAL DATA

WING	SPAN :	58.2 ft.
	AREA :	135.6 sq.ft.
	ASPECT RATIO :	25.0
FUSELAGE	LENGTH :	23.6 ft.
	WIDTH :	24.6 in.
	HEIGHT :	32.9 in.
WEIGHTS	EMPTY WEIGHT :	551 lbs.
	MIN. PAYLOAD :	132 lbs.
	MAX. PAYLOAD :	331 lbs.
	GROSS WEIGHT :	882 lbs.
	WING :	317.5 lbs.
	FUSELAGE :	220.5 lbs.
	HORIZ. TAIL PLANE :	13.0 lbs.

MAX. SPEED, GLIDE OR DIVE : 155 m.p.h.
MAX. SPEED IN ROUGH AIR : 127 m.p.h.
(GUSTS \pm 33 ft/sec.)

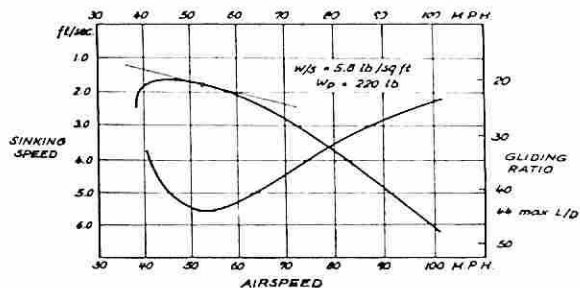
PERFORMANCE AT W/S = 5.8 lb./sq.ft.

STALL SPEED : 38 m.p.h.
MINIMUM SINK AT 45 m.p.h. : 1.64 ft/sec.
MAX. L/D AT 53 m.p.h. : 44

SCHEMPP-HIRTH KG
7312 KIRCHHEIM-TECK
WEST GERMANY

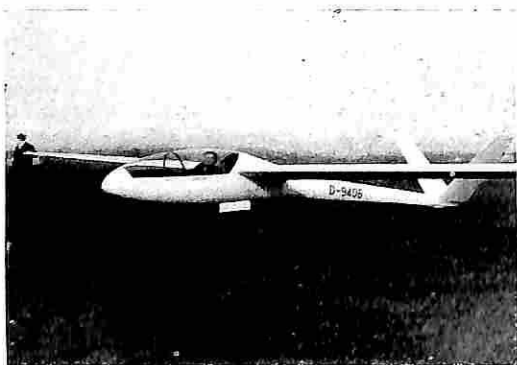
Altro aspetto fondamentale è allungamento alto (25) e carico alare discreto (29 kg/mq). Il carico è abbastanza forte proprio perchè l'allungamento è alto per diminuire la R indotta a bassa V e per migliorare E a velocità più forti: naturalmente questo è sempre un compromesso da confrontare con le condizioni meteo, e non esiste un optimum assoluto.

Certo a guardare le polari questo aliante deve spirare a 75 km/h, il che non è niente di speciale: l'atterraggio non sarà certo cortissimo, ma con buoni freni il problema è risolvibile.



Quanto all'altra corrente di idee — ridurre le resistenze passive — si esplica nella costruzione sandwich vetro resina/schiuma poliuretana, per avere superfici bellissime, nel carrello retrattile per poter allineare meglio la fusoliera mantenendo un discreto angolo di seduta, e nello studio di tutti i particolari.

Per me infine è naturale pensare perchè là fanno queste magnifiche cose, e qui no. Credo la migliore risposta sia che là c'è chi — per un motivo o per l'altro — arrischia soldi in queste cose: qui no. Non è difficile comprendere le conseguenze.



Edgardo Ciani

Lettera da Torino

In qualità di socio e consigliere del Centro di Volo a Vela del Politecnico di Torino rispondo ad una « Nota della Redazione » comparsa sull'ultimo numero di « Volo a Vela », in calce all'estratto dell'articolo del pilota francese Henry, tratto da « Aviasport », riguardante l'aliante M-200.

Inizierò con una brevissima storia di come e perchè detto aliante è nato.

È a tutti noto che la situazione degli alianti biposto scuola in Italia non è florida: i vecchi « Canguro » vanno scomparendo e da più anni i club più frequentati hanno dovuto ricorrere per alianti di quel tipo, a macchine di produzione straniera.

L'Ae.C.I., rendendosi conto che una soluzione del problema andava posta, commissionò, nell'ottobre 1963, la costruzione di due biposti scuola: l'una alla SSVV, progettista l'Ing. E. Ciani, l'altra al CVT, progettista l'Ing. A. Morelli.

A Torino si iniziarono subito i lavori; progettista, soci e maestranze del CVT lavorarono duramente e ai primi di maggio 1964 l'H-200 compì il suo primo volo.

Nei successivi mesi di giugno e luglio vennero effettuate le prove di collaudo in volo ed in agosto l'aliante venne portato a Rieti ove molti piloti, qui convenuti per i Campionati Nazionali allora in corso, ebbero modo di provarlo.

Successivamente l'aliante restò a Rieti per 3 mesi perchè l'Ae.C.I. potesse intanto farne fare una valutazione da parte dei piloti da esso stesso designati. Tutto ciò naturalmente previa autorizzazione del RAI.

Quando nel novembre successivo, il CTV mandò a Rieti una squadra per riportare l'aliante a Torino e poter così effettuare le prove supplementari che il RAI nel frattempo aveva richiesto, trovò che l'aliante non aveva fatto, in quei tre mesi, neanche un volo.

Finalmente nell'ottobre 1965 il RAI rilasciò il certificato di navigabilità ed il CVT comunicò all'Ae.C.I. che l'aliante era pronto al ritiro.

Sorse però una nuova difficoltà: quando ormai la costruzione del prototipo era ormai molto avanzata, il RAI comunicò al CVT che l'aliante avrebbe dovuto rispondere ai requisiti imposti dal regolamento inglese e non già a quelli del vecchio regolamento RAI fino allora adottato.

In seguito a ciò il CN venne rilasciato solo per la categoria « normale » e non per la categoria « scuola » in quanto la ruota montata soddisfaceva al regolamento RAI ma non a quello inglese che prevede, per gli alianti da adibirsi all'istruzione a doppio comando, un maggior assorbimento dell'energia di impatto da parte del pneumatico.

L'Ae.C.I. obiettò che il contratto era stato stipulato per un aliante « scuola » e quindi il CVT provvide a proprie spese alla sostituzione della ruota in modo che il certificato di navigabilità potè essere esteso alla categoria « scuola ».

E siamo al marzo 1966.

Da allora, o meglio dalla data del rilascio del primo certificato di navigabilità, l'aliante giace smontato nel laboratorio del CVT in attesa di essere ritirato.

Numerose lettere di sollecito furono mandate all'Ae.C.I., ma nessuna di esse scaturì l'esito sperato.

Nel corso di questa nutrita corrispondenza sorse poi una contestazione curiosa. Il contratto di fornitura all'Ae.C.I. di un aliante M-200 prevedeva che le spese inerenti alle competenze RAI ed ai voli di collaudo sarebbe state a carico dell'Ae.C.I. Ora, per eseguire tali voli, l'aliante venne trasportato sull'aeroporto dell'Ae.C. di Torino e vi rimase per parecchi mesi.

L'Ae.C. Torino, naturalmente, chiese che gli venissero pagati gli hangaraggi per tale periodo e quindi il CVT trasmise la relativa fattura all'Ae.C.I., intendendo che tale spesa rientrasse fra quelle inerenti ai collaudi in volo, in quanto le prove statiche strutturali erano già state eseguite nel laboratorio del CVT.

L'Ae.C.I. respinse l'addebito sostenendo « che l'hangaraggio di cui trattasi costituisca spesa di collaudo a terra e non in volo e pertanto non trasferibile » all'Ae.C.I.

La questione non è ancora risolta.

Va inoltre segnalato che l'M-200, oltre a costituire notevole intralcio nel laboratorio del CVT, dove sono in corso la costruzione di nuovi prototipi e la revisione di altri alianti, non è ancora stato pagato per intero.

Il contratto per la costruzione venne stipulato per l'importo di L. 4.200.000 (IGE a carico del CVT) e solo poco più dei tre quarti di detta cifra è stata a tutt'oggi versata (siamo al 13.2.67).

Il saldo avverrà al ritiro dell'aliante. Spero di aver risposto in modo esauriente alla N.d.R. di cui sopra e ringrazio per l'ospitalità.

Mario Puppi

Ad impaginazione ultimata ci giunge la telefonata di Mario Puppi da Torino il quale ci informa d'aver ricevuta dall'Ae. Club d'Italia l'avviso di pagamento del credito.

Avevamo chiesto notizie dell'M-200, riteniamo di aver con ciò informato i nostri lettori, indipendentemente dalle questioni finanziarie degli interessati.

Cari lettori,

Vi ricordiamo

che le vostre

collaborazioni

contribuiscono

a rendere più viva

la nostra rivista.

Indirizzate i vostri

lavori a:

« VOLO A VELA »

Aeroporto di

Calcinate del Pesce

(Varese)

notiziario

Invito al campionato nazionale svizzero

L'aero Club svizzero ha rivolto l'invito all'Aero Club d'Italia per una partecipazione italiana al Campionato nazionale 1967.

La competizione si svolgerà dal 10 al 18 Giugno sull'aeroporto di Grenchen, nella Svizzera tedesca.

Coppa Europa di volo a vela Huit Jours d'Angers 1967

L'Aero Club d'Italia ha inviato ai Clubs di Varese, Torino, Milano e Padova una copia della lettera dell'Aero Club de l'Ouest de la France, nella quale è contenuto l'invito a partecipare alla ormai famosa competizione francese.

Quest'anno i concorrenti saranno divisi in due classifiche: una per squadre (minimo di tre unità) e una individuale; non sarà posta nessuna limitazione all'equipaggiamento tecnico di persone o di materiale. Considerato l'alto livello competitivo della manifestazione, « Volo a Vela » richiama l'attenzione degli sportivi ed in parti-

colare della Commissione Consultiva affinché venga esaminata la possibilità o meno di partecipare, magari al solo scopo di trovarsi meno sprovveduti ai mondiali del 1968.

Invito a Kirchheim/Teck

Dal 29 aprile al 7 maggio si terrà la seconda edizione della gara « Hahnweide », organizzata dal Fliegergruppe di Kirchheim/Teck.

Il nome di questa amichevole competizione deriva dal campo di volo a vela vicino a Kirchheim a 50 km a SE di Stoccarda. La domanda di partecipazione deve pervenire agli organizzatori entro il 31 marzo e la spesa è di DM 40,— più l'addebito di DM 1,5 per ogni decollo tramite verricello o per ogni minuto di traino aereo.

E consentito l'uso della radio; la direzione di gara userà le frequenze di 123,5 e 122,5.

La classifica, secondo il sistema E.C. Wellington modificato, sarà divisa in tre categorie: standard, libera e giovani (quelli che non hanno mai fatto gare).

Qualora partecipassero più di tre biposti, verrà fatta una classifica ufficiale anche per la loro categoria.

Le domande vanno indirizzate a: Fliegergruppe Wolf Hirth e V. - Kirchheim/Teck, Kребenstrasse 61 - Herrn Heinz Dietrich.

Secondo concorso internazionale di volo a vela in montagna

Questa competizione di classe internazionale, che si è svolta lo scorso anno nelle Alpi Marittime per iniziativa della Associazione Aeronautica Verdon-Alpilles, ha avuto un ottimo successo e sarà ripetuta quest'anno dal 17 al 25 giugno.

Essa è aperta a tutti i piloti possessori di Brevetto C che abbiano esperienza di competizioni ed una buona conoscenza del volo a vela in montagna. Sono ammessi gli alianti sia monoposti che biposti.

La tassa di iscrizione è di 250 F. (circa 30.000 lire).

Le gare consisteranno principalmente in corse di velocità nel quadro delle Alpi Meridionali. L'anno scorso, malgrado il tempo non sia stato molto favorevole, si sono realizzate 5 gare con circa 960 Km. di percorso complessivo.

I piloti interessati possono chiedere maggiori chiarimenti direttamente alla Associazione Aeronautica Verdon-Alpilles, 19 Route Nationale de Saint-Antoine à Marseille (15").

N. d. R. - Perché gli amici di Aosta non organizzano qualcosa di analogo?

Considerato che anche gli Austriaci hanno già fatto esperienze del genere, si potrebbe prendere contatto con i precedenti organizzatori e provare.

Qualora il calendario dovesse risultare troppo impegnativo, perchè non dare alla gara una veste internazionale e fare in modo che un anno venga effettuata in Francia, l'anno dopo in Austria ed il successivo in Italia?

Trofeo « Nello Valzania »

Stefano Marietti sarà il vincitore del Trofeo « Nello Valzania » per il 1966 avendo effettuato, fuori gara, il miglior volo di distanza: Aosta-Belluno, 380 km sull'arco alpino!

Non appena si sarà riunita la C.S. del Trofeo, il risultato verrà inviato alla C.S.C. per la prevista omologazione.

Il G.V.V. di Como, organizzatore del Trofeo, ricorda che possono partecipare tutti i piloti, anche stranieri, in possesso della licenza FAI, con qualsiasi classe di aliante.

Il Trofeo, individuale e definitivo, viene assegnato al pilota che nel corso dell'anno solare ha effettuato la maggior distanza in linea retta, esclusi i voli effettuati nel corso di gare.

Vengono presi in considerazione solo i voli superiori ai 300 km. Coloro che desiderano ricevere il Regolamento sono invitati a scrivere a VOLO A VELA oppure al G.V.V. « Nello Valzania », Via Torno, 72 Como.

Errata-corrige

Nel precedente n. 66 della rivista, siamo incorsi in alcuni errori che ci premuriamo rettificare, scusandoci con i nostri lettori: QUANDO LA BUSSOLA IMPAZZISCE: pag. 17, in fondo all'articolo è stata omessa la firma: Stefano Marietti.

SAFARI IN FRANCIA: pag. 26, in fondo all'articolo è stata omessa la firma della redattrice: Dolores Zambet.

NUOVI PILOTI DAI VENTI AI CINQUANT'ANNI: pag. 44, tra gli undici piloti milanesi sono stati omessi i nomi di: Francesco Cassinelli e Lucio Marimonti.

È arrivato il Lepre

È bianco, ha una linea tutta curve, è bello con qualcosa d'insolito, forse perchè come disegno è un ritorno ad un certo classicismo dal quale ci si era allontanati dopo l'arrivo imperioso delle « frecce » polacche tipo Foka, ecc.

L'insolito è dato dal timone a « T », il ritorno alla linea classica non vuol dire vecchio, basti pensare al come è costruito: balsa, fibre di vetro, resine poliestere.

Viene costruito in stampo. Usa profili laminari. Possiede un grado di finitura sicuramente al disopra dello standard a cui si è abituati, ciò non toglie che sia un aliante costruito in serie.

Ci si siede comodi, la posizione, malgrado a prima vista non lo si direbbe, è piuttosto sdraiata, ma non dà l'impressione. Il

risultato: ci si può star seduti parecchio tempo senza soffrire dato che larga porzione della schiena è appoggiata.

Visibilità senza problemi, qualsiasi sia la configurazione di volo o di atterraggio. Nella cabina ci si può muovere, non è spaziosa, ma ci si può tenere parecchie cosucce utili a volare.

Vola bene, i dati della Casa costruttrice sono visibili al vero, si direbbe un dieci per cento inferiori a quelli dell'SHK intorno ai 130 Km/h. Questa misura è stata « guardata » più che misurata, troppo presto per dire cose precise! La velocità minima è davvero 60 Km/h; stallo abbastanza netto, ma dolce e controllabile la vita e l'uscita dalla stessa, buona la coordinazione dei comandi, manovrabilità ottima.

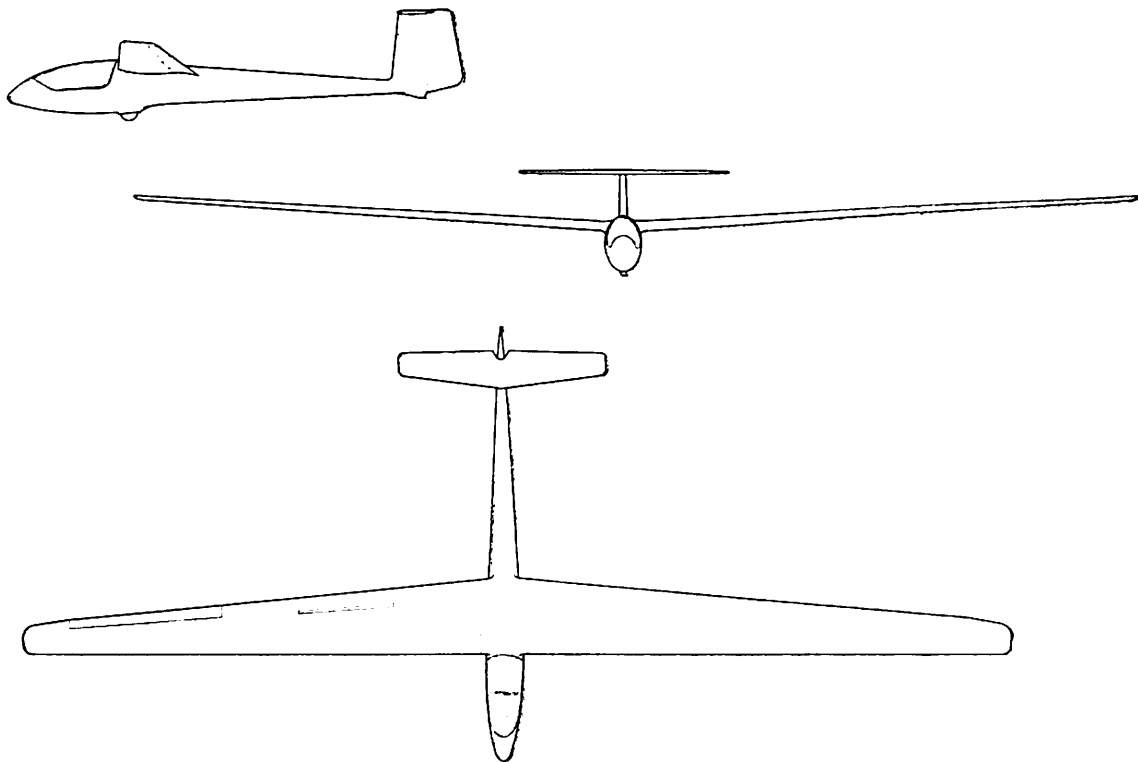
Una impressione precisa è quella che il Lepre è l'aliante dell'aria calma, le sue caratteristiche di volo ne rimangono esaltate, la termica turbolenta lo disturba e per lui il pilota.

Anche questa è un'impressione da controllare ma indubbiamente qualcosa da accertare nel suo comportamento nelle termiche di montagna c'è. Nulla di preoccupante ma deve indurre ad un approfondito affiatamento prima di affrontare da vicino i costoni.

Non molto efficace il trim, che agisce come molla compensatrice. I direttori fanno leggere una caduta di circa 4 m/sec a 90 Km/h indicati, il che, con velocità di stallo bassa, dovrebbe permettere atterraggi sufficientemente corti.

Facile il montaggio e lo smontaggio, insomma una macchina di notevole valore volovelistico che dovrebbe sicuramente realizzare buone misure e risultati sportivi.

Se ancora non lo avete capito, stiamo parlando del « Phoebus » della Bölkow, e qui di seguito eccovi i dati:



Caratteristiche tecniche

Apertura	m.	15
Superficie alare	mq.	13,16
Allungamento		17,10
Lunghezza	m.	7,1
Altezza della fusoliera	m.	0,85
Altezza dei sedili (norma classe standard)	m.	0,80
Profilo		Eigen, n° 403

Pesi:

Ali 2 x Kg. 60	Kg.	120
Fusoliera, comandi, strumenti	Kg.	90
Peso totale (in volo)	Kg.	350
Carico alare massimo	Kg/mq	26,5
Fattore di carico alla rottura (carico utile massimo)		12

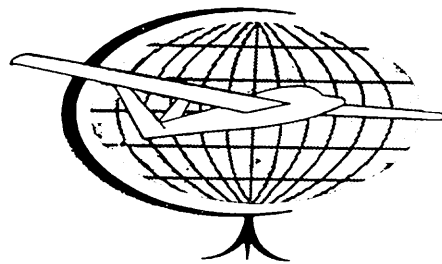
Velocità massime:

Volo libero con ogni tempo	Km/h	200
Rimorchio in volo	Km/h	180
Lancio con verricello	Km/h	120

Prestazioni di volo in spirale:

Velocità minima		Km/h	60
Velocità di discesa	circa 0,65 m/sec. a	Km/h	80
Efficienza massima	circa 37 a	Km/h	90
Velocità con discesa di 1 m/sec.		circa Km/h	115
Velocità con discesa di 2 m/sec.		circa Km/h	160
Tempo di inversione a 85 Km/ da 45° a 45° d'inclinazione			circa 3,5 sec.

VOLO A VELA NEL MONDO



RASSEGNA DELLA STAMPA VOLOVELISTICA INTERNAZIONALE

Germania Occ.

(da *Aerokurier*)

Nel Dicembre scorso è stato collaudato per la prima volta un nuovo tipo di motore ausiliario per motoalianti. Si tratta di un motore Wankel, a pistone rotante, costruito dalla nota casa di motori Sachs e montato su un monoposto Ka. 8, con elica propulsiva. L'attacco è stato realizzato con due supporti fissati alle piastre del longherone; il peso totale, compreso il serbatoio, è di Kg. 20.— e la potenza sviluppata di circa 6 Hp, al massimo di 5500 giri/minuto; l'elica, di dimensioni ridotte, è montata direttamente sull'asse. Il motore garantisce il decollo autonomo dell'aliante e durante le prime prove si sono raggiunte velocità di salita da 2 a 5 m/s. L'aliante, a motore fermo, scende da 0,75 a 1 m/s.

Un nuovo biposto della Schleicher: AS-K. 13

La nota casa ha recentemente presentato una nuova versione derivata dal Ka. 7, le cui principali caratteristiche sono:

apertura	16 m.
lunghezza	8,18 m.
allungamento	14,6
peso, a vuoto	290,— Kg.
carico utile	200,— Kg.
max effic.	27

L'aspetto dell'aliante è caratterizzato da una maggior cura aerodinamica e da un'unica cappottina soffiata che permette un'ottima visibilità, anche per il fatto che l'ala non è più alta, ma media.

Francia

(da Aviasport)

La casa costruttrice dell'Edelweiss, la Siren, comunica di aver ricevuto ordini per un totale di 40 esemplari, 22 dei quali sono già stati consegnati. Alla fine del '66 è stata raggiunta una produzione di due alianti al mese.

J.C. Penaud vince la Breguet 1966.

(Air & Cosmos)

342 piloti e 28 club hanno partecipato a questa importante competizione, i cui risultati definitivi sono stati inviati alla Commissione Sportiva Nazionale per l'omologazione.

Nella classifica individuale J. C. Penaud è primo con 21602 punti, seguito da Mercier con 16101 e Ragot con 14097.

La classifica per Clubs, vede la vittoria dell'Aéro Club Louis Breguet con punti 61027, seguito dall'Association Aéronautique du Plessis-Belleville con punti 56481 e dall'Aéro Club di Boulogne-Billancourt con 52395.

L'Aéro Club di Saint-Etienne (volo a motore) ha tenuto la sua contabilità per mezzo di un calcolatore IBM ed ha così ottenuto, rapidissimamente e senza alcuna difficoltà, dettagliate statistiche ed accurate analisi dell'attività di volo svolta.

Il Club ha effettuato, nel 1966, 3564 ore di volo.

N.d.R. - Sarebbe interessante conoscere il costo d'impianto e di esercizio di questo tipo di contabilità, in considerazione anche di tutti gli adempimenti burocratici che devono compiere gli Aero Clubs e che spesso vengono compiuti in ritardo ed in modo impreciso.

IL VOLO A VELA FRANCESE NEL 1966 ha totalizzato 102.839 ore di volo, fra le quali 37.398 ore effettuate dalle sezioni volovelistiche militari.

In voli di distanza o in circuito sono stati percorsi 302.969 km. L'attività didattica, anche a causa delle trasformazioni organizzative in corso, ha subito una diminuzione rispetto al 1965.

Austria

(da Austroflug)

Nella stagione passata, due altri piloti hanno conseguito il C d'Oro con tre diamanti, si tratta di Fritz Raderer n. 17 e Alf Schubert n. 18 dell'elenco nazionale.

Cecoslovacchia

(da *Letectvi*)

Leggiamo che un campionato femminile si è svolto a Rana e l'articolo è accompagnato da una divertente vignetta che mostra due streghe a cavallo delle rispettive scope che stanno spiralande sotto un cumulo. Malgrado la presentazione umoristica, i temi svolti sono stati di un certo impegno:

- 1° andata e ritorno di 104 km
- 2° andata e ritorno di 339 km
- 3° meta prefissa su spezzata di 114 km
- 4° andata e ritorno di 164 km
- 5° triangolo di 104 km.

La vincitrice, con 4004 punti, è Vera Hudcova che già l'anno scorso aveva partecipato e vinto ai campionati femminili della Germania Or.

Danimarca

(da *Flyv*)

I primi piloti danesi che hanno completato il C d'Oro con tre diamanti nel corso dell'ultima stagione, sono: Aage Dyhr Thomsen con il n. 475 e Id Braes con il n. 476.

Polonia

HA COMPIUTO 20 ANNI L'INDUSTRIA POLACCA DEGLI ALIANTI e durante questo periodo il Centro Sperimentale di Bielsko-Biala ha realizzato 24 tipi di alianti, per la maggior parte di costruzione tradizionale.

I tipi di maggior prestigio sono stati lo Zephir, impostosi nei Campionati Mondiali del 1963 in Argentina, ed il Foka affermatosi in Inghilterra. Quest'ultimo tipo è il più apprezzato all'estero e viene esportato in diversi paesi.

UN OTTIMO TRAINATORE è risultato essere il nuovo aereo WILGA-3, che — rispetto ai suoi predecessori — monta un motore più potente. Nel corso di prove effettuate presso il centro di Leszno, il WILGA-3 ha rimorchiato simultaneamente 3 alianti e la sua velocità di salita è rimasta ottima.

L'aereo è dotato di un motore di 260 CV ed è in grado di raggiungere una velocità massima e di crociera rispettivamente di 210 e 195 km/h. Può salire fino a 6.700 metri di altezza, ha una autonomia di 700 km e lo spazio richiesto per il decollo e l'atterraggio è di 90 e 80 metri.

Federation
Aeronautique
Internationale



Organisation Scientifique et Technique
Internationale du Vol a Voile

A Leszno i mondiali del 1968! Nel Texas quelli del 1970?

Il 4 febbraio si è riunita a Parigi la Commissione Internazionale del Volo senza motore della F.A.I.

La Commissione ha accolto l'unica candidatura pervenuta per l'organizzazione dei Campionati Mondiali 1968: quella dell'Aero Club di Polonia, che ha proposto Leszno (stessa sede dei Campionati del 1958) dal 9 al 23 giugno 1968.

L'attrezzatura ricettiva in corso di preparazione a Leszno assicurerà un confortevole soggiorno per il quale è prevista una spesa di 7 dollari al giorno per persona.

Potranno essere iscritti due alianti per ogni classe (libera e standard); coloro che lo vorranno, potranno partecipare con alianti Foka presi a noleggio, con la spesa di 300 dollari più assicurazione.

Il regolamento è in corso di studio presso l'Aero Club polacco, per il momento si sa che sarà autorizzato l'uso della radio per tutte due le classi, ma saranno esclusi i mezzi e gli aiuti alla radionavigazione.

Nel corso della stessa riunione il rappresentante americano ha rinnovato l'offerta per i Campionati Mondiali del 1970, che si potrebbero svolgere nel Texas.

Anche quest'anno a Calcinate i maghi della metereologia

Dal 16 aprile al 7 maggio si terrà a Calcinate quella che ormai è diventata una consuetudine, il corso Ostiv di metereologia applicata al volo a vela.

È questa una delle molte manifestazioni che pongono ormai il Centro di Calcinate fra i Clubs più noti in campo internazionale.

Il corso si svolge con l'assistenza dello Stato Maggiore dell'Esercito Italiano, dell'aeronautica Militare, e con la partecipazione delle maggiori autorità europee in campo di metereologia.

L'inizio ufficiale è stato fissato per il 16 aprile alle 17. Ci sarà una breve cerimonia d'apertura, e l'illustrazione ai partecipanti del calendario preciso dei corsi, con gli interventi degli oratori e le esercitazioni pratiche previste.

Chi curerà il collegamento tra le nostre autorità e i tecnici stranieri intervenuti sarà il nostro Comandante Plinio Rovesti, al quale inoltre data la sua grande esperienza e capacità sarà affidata la parte organizzativa di questo importante meeting. Ecco infine i nomi famosi dei meteorologi che terranno i corsi:

— Manfred Reinhardt, fisico, che sostituisce il Direttore dell'Istituto di fisica dell'atmosfera (D.V.L., Monaco), incaricato della direzione generale e delle questioni di aerologia.

— Dr. Walter Schulte, Obergierungsrat, Bundesanstalt Deutscher Wetterdienst Frankfurt/M., Flughafen.

— Noël Gerbier, Meteorologo della Meteorologia Nazionale Francese, attualmente alla F.A.O. di Roma, incaricato della direzione e dell'insegnamento.

— Plinio Rovesti, Capo del Centro Nazionale di Volo a Vela di Rieti.

— Luis de Lange, Presidente dell'Ostiv, direttore del museo Nazionale di Aeronautica a Amsterdam.

Parteciperanno inoltre ai corsi, con conferenze su diversi argomenti sempre attinenti al tema principale:

— Prof. Dr. H.G. Muller, direttore dell'Istituto di fisica dell'atmosfera, D.V.L. Monaco.

— Ing. H. Zacher, D.V.L. di Monaco.

— J. von Kalckreuth, noto pilota varesino.

Tutto il programma di conferenze sarà tenuto principalmente in inglese e francese.

Per avere notizie dettagliate sui corsi scrivere a:

*Direzione Organizzativa Corso Ostiv
Aeroporto PAOLO CONTRI
Calcinate del Pesce, VARESE*

**I Volovelisti italiani potranno
compiere voli di performance
valendosi dell'assistenza meteo
che l'OSTIV darà ai piloti
sul campo di Calcinate durante
lo svolgimento del corso
internazionale di meteorologia**

Dal 16 aprile al 6 maggio, presso l'aeroporto volovelistico di Calcinate del Pesce, l'OSTIV svolgerà il I° corso internazionale di meteorologia applicata al volo a vela.

La 1° settimana del corso sarà interamente dedicata alla preparazione teorica degli aspiranti alla specializzazione, il II° periodo invece sarà dedicato a lavori di ricerca meteo (sondaggi ecc...) ed alla loro applicazione al volo a vela sportivo.

In questo II° periodo, dal 24 aprile al 6 maggio, tutte le mattine verrà tenuto da parte di noti meteorologi specializzati un briefing meteo, in base al quale verranno poi consigliati determinati percorsi volovelistici.

Al termine delle varie giornate di questo II° periodo seguirà la discussione sulle condizioni meteo effettivamente incontrate e sfruttate.

Poichè il periodo sopra indicato è caratterizzato da giornate favorevoli a voli di performance, i piloti di qualsiasi club desiderosi di avvalersi sia dell'assistenza meteo che dell'aeroporto di Calcinate del Pesce, sono pregati di prendere accordi con il Centro Studi Volo a Vela Alpino, il quale pur non potendo assicurare l'angaggio degli alianti, è in grado di garantire i voli di rimorchio e l'assistenza tecnica. Sarà inoltre possibile noleggiare con una certa facilità gli alianti del Centro, alle tariffe e condizioni del Centro stesso, nei giorni feriali. A causa del notevole afflusso di soci in questo periodo, non è possibile estendere quanto detto sopra ai giorni di sabato e domenica.

Nuove pubblicazioni dell'OSTIV

L'Organisation Scientifique et Technique Internationale du Vòl a Voile (OSTIV) ha edito due nuovi volumi.

Pubblicazione OSTIV VIII

contenente la prima parte dei documenti presentati al Congresso del 1965 a SOUTH Cerney. La Pubblicazione VIII è disponibile:

Per i soci individuali presso il London Gliding Club, Dunstable Downs, Dunstable, Beds., Inghilterra. Prezzo U. \$ 2.25. Per tutti gli altri soci e non soci presso il segretariato dell'OSTIV, NLM Atoombouw, Airport, Schipol, Netherlands. Prezzo U. \$ 2.25 per i soci e U. \$ 3.00 per i non-soci.

Airworthiness Requirements for Sailplanes,

nuova edizione.

Questa pubblicazione è disponibile presso il segretariato OSTIV NLM Atoombouw, Airport, Schipol, Netherlands. Prezzo: U. \$ 1.50 per i soci, U. \$ 2.50 per i non-soci.

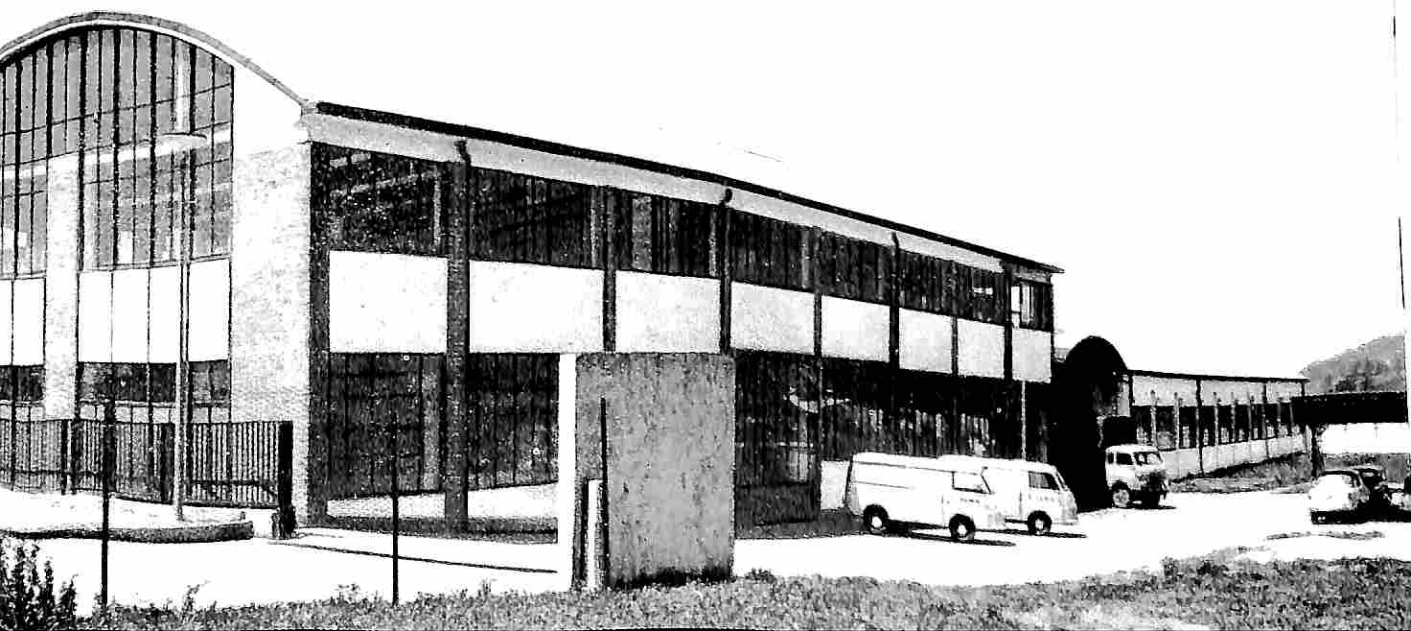
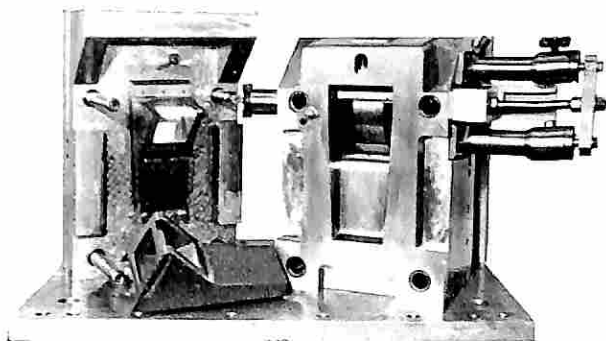
Nello stesso tempo possono essere accettati ordini per le pubblicazioni Ostiv V, VI e VII, e per « The World's Sailplanes II ». Il prezzo di questi volumi deve essere mandato anticipato.

Direttore responsabile: Lorenzo Scavino. Autorizzazione Tribunale di Milano 20.3.1957 n° 4269 del Registro. È permessa la riproduzione anche integrale, quando non espressamente vietata, purchè si citi la fonte. Tipografia Soc. Mazzucchelli Celluloide - Castiglione Olona (Varese).



PLASTICA
COSTRUZIONE STAMPI

Oltrona di Gavirate Varese - Tel. 42179 - 42438





Vincitori
della discesa libera
alle Olimpiadi
e ai Campionati Mondiali

FISCHER SKI

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

