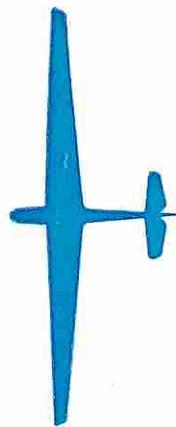
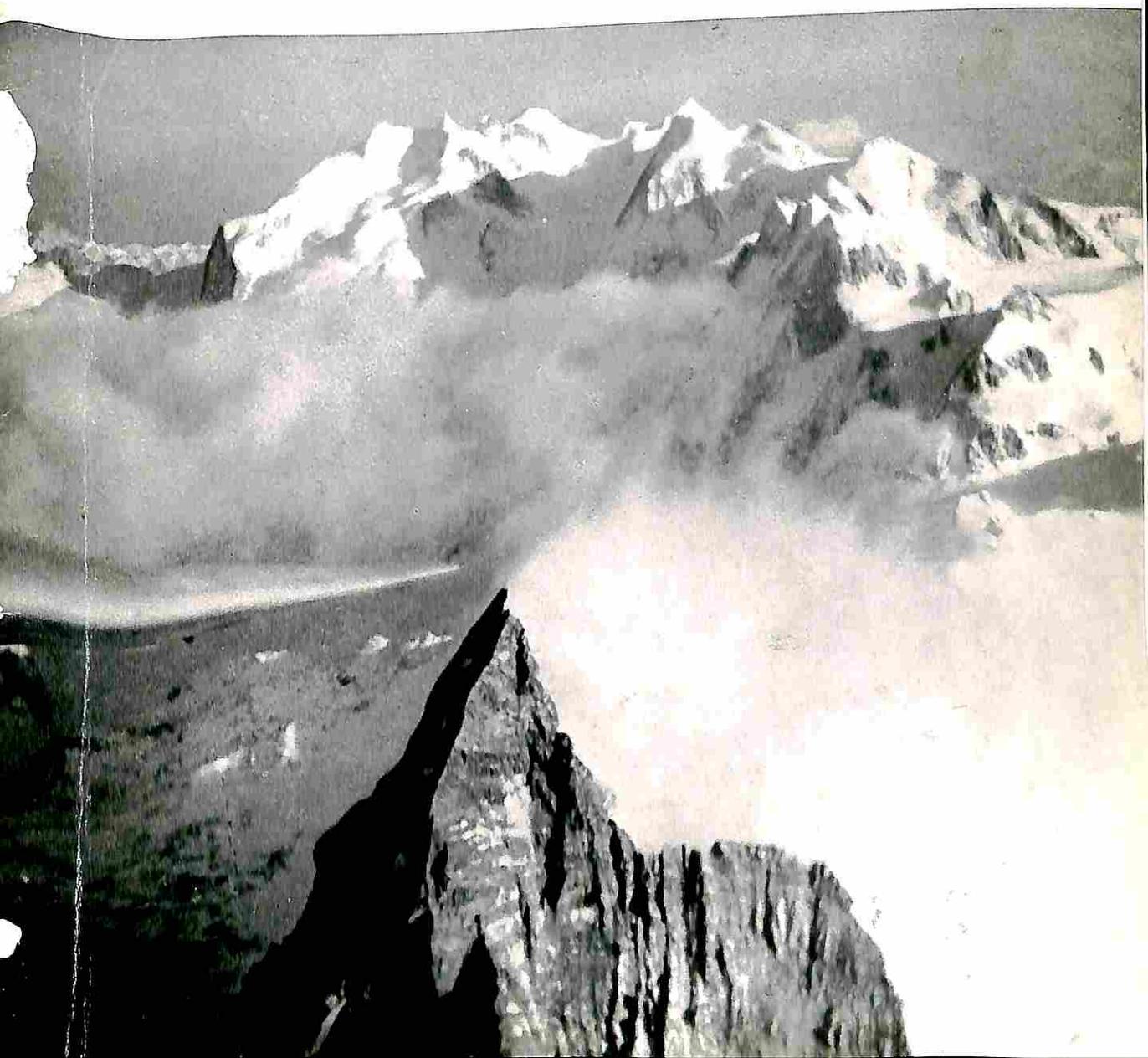


VOLO A VELA

PERIODICO DEI VOLOVELISTI ITALIANI N. 72



GEN. - MAR. 1968



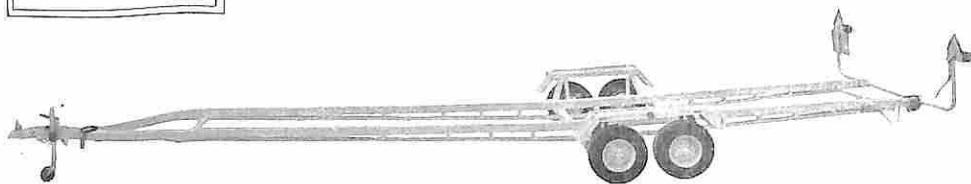


Casciago - Il Poggio Antico, sede del Centro Studi della Bassani S.p.A. - Qui nascono i prototipi degli apparecchi **TICINO**



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. 72 Gen.-Mar. 1968

a cura del

CENTRO STUDI DEL VOLO

A VELA ALPINO

Aeroporto « Paolo Contri »

Calcinatè del Pesce

ABBONAMENTI PER ANNO SOLARE

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

i prezzi di cui sopra sono comprensivi dell'IGE

Comitato Redazionale:

Lorenzo Scavino
Gioacchino v. Kalckreut
Nicola Vaccaro
Stefano Marietti

Segreteria e Archivio:

Selene Maltini
Angelo Cagnoni

Corrispondenti:

Albonico Gino
Altieri Luigi
Balbis Cesare
Bassi Francesco
Cella Pietro
Della Chiesa Carlo
Ferrari Bruno
Galli Egidio
Gualfredo Valerio
Larch Luigi
Masten Hans
Nannini Umberto
Pagnoni Natale
Pedotti Luca
Pilat Mario
Salvini Guido
Serra Sandro
Spadoni Costante
Villani Giorgio
Wielgus Stanislaw
Zarotti Giuseppe

Spedizione in abbonamento postale
Gruppo IV

Sommario

- 3 Evoluzione e Spirito Volovelistico
- 4 Volo a Vela in Italia
- 26 Una panoramica sulla produzione tedesca
- 30 La scuola col Motoaliente
 - Una valida esperienza!
- 33 Motoaliente che passione
- 35 Aero Club d'Italia
 - Calendario sportivo nazionale 1968
 - I lavori della Commissione Sportiva Centrale
 - Bilancio preventivo esercizio finanziario 1968
- 39 Comunicato stampa
- 41 Lettere al Direttore
- 43 F.A.I.
- 45 O.S.T.I.V.
- 48 Calciate Sera
- 49 La fiera dei dubbi, ovvero « Un parto difficile »

In Copertina:

Cima del Cervino con, sullo sfondo, il massiccio del Monte Rosa fotografato da bordo del CVV 8 il 27 gennaio 1968 da Motta, il quale commenta:

« Il volo non aveva nulla di eccezionale avendo raggiunto soltanto la quota di 5.500 metri con sgancio ad 800 metri; sta solo a confermare che nella stagione invernale capita abbastanza di sovente, con condizioni di vento anche deboli in quota, di poter fare dei bei voli nei dintorni di Aosta ».

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

EVOLUZIONE E SPIRITO VOLOVELISTICO

Vogliamo prendere lo spunto dagli articoli pubblicati nel numero precedente e riguardanti le trasformazioni di costume del volovelista, per cercare di capire che cos'è lo « spirito volovelistico ».

È indubbio che l'evoluzione di costume del volovelista esiste, ma è altrettanto vero che esiste un'evoluzione tecnica e che questa si muove più velocemente della prima.

È appunto la differenza nei tempi di evoluzione che provoca ed accentua contrasti e scompensi.

Proprio in questo nostro primo numero del 1968 appare uno dei tanti contrasti e poco conta il fatto che si tratti di due paesi diversi; il problema esiste e si può generalizzare a tutte le nazioni volovelistiche.

Ci riferiamo allo specchio dell'attività dei vari centri volovelistici, quasi sempre alle prese con difficoltà burocratiche, ed alla panoramica della più recente produzione tecnica, ormai impegnata con « Efficienza 50 ».

Giungeremo presto al « top »? No.

Non ci arriveremo mai e, conseguentemente, non colmeremo mai il distacco tra le due evoluzioni.

Continueremo quindi a discutere intorno allo « spirito volovelistico dei nostri tempi », senza comprendere che è sempre quello di ieri, di oggi e di domani.

Vale la pena di parlarne? Pensiamo di sì, nella convinzione che sia « lui » il vero artefice del volo a vela.

✱

Ma che cos'è lo « spirito volovelistico »?

A questo punto chiamiamo in aiuto i nostri lettori girando a loro la domanda ed invitandoli ad inviarci le loro risposte, che saranno pubblicate e premiate con omaggi volovelistici.

✱

VOLO A VELA IN ITALIA

Nel pubblicare le relazioni annuali che ci pervengono dagli Aeroclub, riteniamo utile aggiornare contemporaneamente le notizie della « Guida » che avevamo pubblicato nel n. 63 del Maggio-Giugno 1966.

L'elenco è quasi completo. Ringraziamo tutti i corrispondenti e le segreterie degli Aeroclub per la pronta e cordiale collaborazione.

Alessandria

Aeroporto

Aeroclub: Alessandria - Sede Sociale, Aeroporto - tel. 62828.

Presidente: cav. Vero Porta.

Responsabile per il Volo a Vela: Gualfredo Valerio - via Marengo 16 a - Alessandria.

Scuola di volo a vela: no.

Trainatori: Sigg. Umberto Stefani - Valerio Gualfredo.

Piloti di volo a vela in attività: tre.

Ristorante in aeroporto - Alloggio in città.

Angaraggio per alianti: secondo disponibilità.

Non vi sono alianti disponibili per i non soci.

Tariffe per i non soci: Traino L. 200/min.

Attività 1967

L'attività del 1967 è stata del tutto negativa per cause varie: in primo luogo il RAI ci ha fermato l'unico aliante (Asia-go) in nostro possesso; io, dal mese di marzo istruttore ad Aosta e quindi a Torino, sono praticamente mancato in Alessandria; uno dei tre volovelisti alessandrini Angelo Forlano, è purtroppo mancato; ne restava quindi uno solo e non poteva fare miracoli.

Prospettive per il 1968: come conseguenza di quanto sopra esse sono perciò nebulose. L'aeroclub d'Italia ci ha assegnato (per ora solo sulla carta) un Canguro. Lo vedremo in Alessandria? Speriamolo anche se si aggiunge la difficoltà di ricoverarlo in hangar.

(dal nostro corrispondente Valerio Gualfredo)

Aosta

Aeroporto

Aeroclub: Aosta - sede soc. Aeroporto C. Gex - St. Christophe - tel. 2442

Presidente: sig. Lorenzo Ottoz

Responsabile per il Volo a Vela: Prof. Gianni Fabbri - via Beroldo 2 - Milano - tel. 28.20.654

Scuola di Volo a Vela: Direttore: Sig. Amleto Zanetti - Istruttori: Sigg. Italo Christille - Cesare Balbis - Trainatori: Sig. Fausto Fiorucci

Piloti di Volo a Vela in attività 37

Ristorante e alloggio in Aeroporto.

Angaraggio per alianti

Alianti disponibili per i non soci

Tariffe: Traino fino a 600 mt L. 1.800; 1000 mt L. 2.800 - traino libero L. 300 al minuto

Alianti: 2 Blanik - 1 M-100-S - 1 Bonaventura

Angaraggio: gratuito

Attività di volo prevista nel 1968: tutti i giorni ad eccezione del lunedì (che non sia festivo)

Note: preferibilmente avvertire con un certo anticipo.

Attività 1967

Salve amici, qui è Balbis che vi parla dalla Valle dei gabbiani per dirvi che anche quest'anno come già nella stagione passata, la nostra Valle, libera da quello smog che invade le pianure, mette a disposizione degli sportivi del volo a vela tutta la sua flotta, composta da ben due Blanik, due M-100-S ed un Bonaventura. Ho accennato all'aggettivo « sportivi » del volo non a caso, ma proprio perchè vorrei sapere come mai tale sport non figura alle Olimpiadi.

Penso che i nostri dirigenti che stanno in alto a questo bellissimo sport (Ostiv) dovrebbero insistere di più, far capire che lo sport puro è proprio questo, dove molte persone non solo non sono pagate nè hanno un rimborso spese, ma devono pagarsi traini, aliante e recupero.

E mentre l'atleta del calcio, lo ski, l'atletica leggera può essere incitato dal pubblico, dall'aliante si deve decidere senza l'incitamento di nessuno; credete sia poco? Provate ad immaginarvi una partita all'Olimpico tra Roma e Napoli senza neanche un tifoso, completamente vuoto, la partita avrebbe senza dubbio un altro aspetto tecnico. Oppure: due pugili che si devono picchiare per far vedere qual'è il più forte senza nessuno che li guardi; in compenso però faranno sempre incassi maggiori di quelli che potrebbe fare alle Olimpiadi il volo a vela.

Visto e considerato che il volo a vela è uno sport, e come tale ha bisogno di un costante allenamento, per venire incontro a tutti gli atleti che desiderassero tenersi allenati durante tutto il periodo invernale, l'Aeroclub Valle d'Aosta offre i seguenti prezzi: Blanik L. 2.400 all'ora (feriale) - Blanik L. 3.000 all'ora (festivo) - Bonaventura L. 1.500 (feriale) - Bonaventura L. 3.000 all'ora (festivo) - M-100-S L. 600 all'ora (feriale) - M-100-S L. 1.500 all'ora (festivo).

Per coloro invece che desiderassero diventare atleti di tale sport l'Aeroclub offre il brevetto alle seguenti condizioni:

Per studenti universitari fino al 26° anno di età e per i minori di 21 anni il costo del brevetto si aggira sulle L. 90.000, meno il contributo previsto dall'Aeroclub d'Italia di L. 40.000.

Per i maggiori di 21 anni sprovvisti di qualsiasi brevetto: L. 90.000 meno il contributo dell'Aeroclub d'Italia di L. 30.000. Il 1967 ha portato all'Aeroclub Valle d'Aosta un vero record di ore di volo rispetto agli anni precedenti, infatti dal 1963 con ore 779 siamo passati nei vari anni 1964 con ore 688; 1965 con ore 830; 1966 con ore 850, per arrivare al 1967 con ore 1452 (fine novembre).

Questo sta a dimostrare che i fondatori di questo Centro, Corrado Gex e Renato Vitelli, oggi purtroppo scomparsi, avevano pienamente ragione; molti sono infatti gli stranieri che vengono a volare con l'intera famiglia e quest'anno sono passati ben 73 piloti stranieri.

L'aeroclub dispone inoltre possibilità di piazzare le tende appena ai bordi del campo, in prossimità di due laghetti per l'estate, mentre per l'inverno ci sono a disposizione dei volovelisti ben 10 posti letto in camerette con riscaldamento e bagno al prezzo per pilota di L. 500 per sera (a prenotazione). Il Centro è aperto tutto l'anno ad eccezione del lunedì, giorno di riposo per il personale; dispone inoltre di due traini, due trainer e due istruttori. Direi che tutte le stagioni sono buone per veleggiare, infatti in inverno si veleggia con l'onda o la dinamica, in primavera abbiamo ancora onda, termodinamica e termica verso la fine della primavera, mentre in estate termodinamica, termica e più di rado il volo d'onda, d'autunno infine ritorniamo alla termodinamica e onda. Incidenti? pochi, nessuno, tranne un « Passero » che atterrò in una pineta senza un benchè minimo graffio al pilota.

(dal nostro corrispondente Cesare Balbis)

Bergamo

Aeroporto di Orio al Serio

Aeroclub: Bergamo - sede sociale Orio al Serio (Bg) - tel. 232.375

Presidente: dr. Bernardo Sestini

Responsabile per il Volo a Vela: ing. Cella Pietro - via Madonna della Neve 31 - Bergamo - tel. 240.816

Scuola di Volo a Vela: Direttore: dr. Giancarlo Oberti

Istruttore: Sig. Angelo Zoli

Trainatori: Sigg. Guido Rizzi - Ettore Archenti

Piloti di Volo a Vela in attività 37 - fuori attività 10

Sede dell'attività di Volo: Aeroporto di Orio al Serio - tel. 244.581

Mensa sottufficiali in aeroporto oppure a Sede Aeroclub

Alloggio in città

Angaraggio alianti smontati su carrello previo accordo

Alianti disponibili per i non soci

Tariffe: Traino: L. 2000 a 700 metri - L. 3000 a 1000 metri

Alianti: L. 4200 mono - 5400 biposto

Angaraggio: da concordare

Attività di volo prevista nel 1968: continuativa da aprile a settembre compreso. Festiva negli altri periodi dell'anno.

Note: Per una giornata, nessun preavviso. Per i periodi più lunghi, necessari accordi con Segreteria Aeroclub.

Attività 1967

Luci ed ombre hanno caratterizzato l'attività della nostra Sezione nel corso del 1967. Sotto l'aspetto quantitativo, le cifre sono state inferiori alle nostre aspettative, anche se hanno segnato un certo incremento rispetto al precedente anno per quanto riguarda il numero delle ore totali di volo veleggiato, che sono passate da 980 (nel 1966) a 1100 (nel 1967), con un aumento quindi del 12 % circa. Ciò è dipeso dalle non lievi difficoltà che abbiamo dovuto fronteggiare, come diremo più oltre. Gli allievi istruiti sono stati 5, che tuttavia non hanno conseguito il brevetto per

il mancato arrivo della Commissione d'esame. Sono state conseguite n. 3 insegne F.A.I. d'argento ed effettuate n. 3 prove parziali per la stessa insegna. La flotta si è incrementata di una unità ed è ora costituita complessivamente di n. 9 alianti, dei quali n. 5 di proprietà della Sezione (2 biposti e 3 monoposti) e n. 4 di proprietà privata (tutti monoposti). L'attrezzatura è inoltre completata da 2 apparecchi L 5 per il traino.

L'aspetto qualitativo della nostra attività, pur non registrando prove di particolare rilievo od esperienze nuove, è tuttavia positivo. È infatti doveroso porre in rilievo l'acquisizione, da parte della generalità dei nostri piloti, di una maggiore esperienza di volo che ha consentito un progressivo allargamento del raggio d'azione del volo veleggiato, specie in zone di montagna con numerosi voli di sviluppo superiore ai 100 km. Questa maggiore esperienza si è manifestata anche in una più vasta partecipazione di nostri piloti all'attività agonistica. Un nostro pilota ha infatti preso parte alla gara di Torino ed altri 5 al Trofeo Cenni a Rieti, effettuando complessivamente 125 ore di gara in 53 voli ed ottenendo buoni piazzamenti: a Rieti, il 3°, 4° e 8° posto in « Lega 2 » e il 9° in « Lega 1 » nella classe libera.

Abbiamo fatto cenno all'inizio ad alcune notevoli difficoltà che hanno intralciato in modo sensibile la nostra attività.

Una di esse è connessa con la nostra particolare situazione di « ospiti » dell'Aeroporto Militare, con le conseguenti ed insopprimibili limitazioni che questa situazione comporta. A titolo di esempio possiamo riferire che fino al mese di aprile abbiamo potuto svolgere un'attività ridottissima, con soli 2 alianti e ciò in attesa di completamento, su tutti gli altri alianti, della attrezzatura radio VHF impostaci obbligatoriamente dal Comando Militare come « conditio sine qua non » per poter continuare a svolgere attività sul Campo di Orio al Serio.

Altra notevole difficoltà ci è derivata dalla intervenuta indisponibilità per malattia, per l'intera stagione, del nostro unico pilota trainatore fisso, ciò che ha influito in modo determinante sulla attività didattica che conseguentemente è risultata assai ridotta rispetto agli anni precedenti.

(dal nostro corrispondente Pietro Cella)

Bologna

Aeroporto

Aeroclub: Bologna - Sede: via dell'Aeroporto 38 - tel. 400.337 - Borgo Panigale

Presidente: dr. Dante Labanti
Responsabile per il Volo a Vela: sig. Serra dr. Sandro - via dei Colli 45 - 40136 Bologna - tel. 228.628

Scuola di Volo a Vela: Direttore: sig. Serra dr. Sandro - Istruttori: sigg. Mela Enzo, Ruffini Enrico - Trainatori: sigg. Acquaderni, Marcheselli, Gozzoli, Serra, Mela, Ruffini

Piloti di volo a vela in attività: 45 - fuori attività: 40 circa

Ristorante in aeroporto - Alberghi vicini
Angaraggio per alianti: non sempre assicurato

Tariffe per i non soci: Traino: L. 210/min. con L. 5 e L. 270/min. con PA 18
Alianti: L. 1800/h mono e 3600/h biposto - Angaraggio: L. 12.000 mensili

Attività di volo a vela prevista per il 1968: traini garantiti sabato e domenica e festivi. A richiesta i feriali. Si prega di avvertire per trasferte con normale preavviso.

Attività 1967

Forse è la volta buona. Il 1967 è stato per la sezione di Volo a Vela dell'Aeroclub di Bologna, l'anno della prova generale, dell'esame di ammissione. La situazione rilevata era disastrosa per l'esiguo numero dei piloti, per il materiale e soprattutto per la mentalità casalingo-conservatrice degli uomini.

Non è stato capovolto il mondo anche perchè molta strada si deve ancora percorrere, tuttavia si è cercato il sistema nuovo, la dose urto del « farmaco volo », finalmente non più inteso come un lenimento da prendersi in piccole dosi e solo sotto il controllo medico. Si è in definitiva cercato di svuotare del suo contenuto misterioso ed arcano la scritta « praticava il vo-

lo a vela contro il parere dei sanitari », spiegando innanzi tutto che gli alianti sono assai raramente la causa di simili epistaffi. E da noi anche questo era necessario, seppure con i dovuti temperamenti. La scuola ha finalmente funzionato come elemento primario, ma inserito in un programma più vasto: un programma sportivo.

La scuola non deve essere una macchina che produce sedicenti volovelisti subito alle prese con difficoltà non programmate ed insormontabili. Ci si è sforzati quindi di prevedere e volgarizzare le tappe necessarie per il raggiungimento di uno standard più elevato.

Sono stati istruiti 24 nuovi piloti che hanno superato il corso e l'esame in maniera tale da meritare elogi insperati.

Le ore di volo sono state 900 contro le 408 volate nell'anno in cui fu fatta la maggiore attività per il passato. Questo è il primo dato indicativo. La meta fissata non è raggiunta, soprattutto riguardo alla qualità del contenuto.

I 1.273 km percorsi dai nostri piloti quest'anno, di cui 231 nel volo più lungo, sono poca cosa, ma rappresentano sempre un netto distacco dalla tradizione dei « piloti da maneggio » che vogliamo sia dimenticata.

Sono state gettate le basi per rendere agevole e necessario il superamento della stasi. Le ore volate hanno avuto la destinazione consona alla formazione di nuovi piloti, non avendo trovato terreno fertile in quasi nessuno degli anziani. Questi giovani, ai quali numerosi altri se ne sono già affiancati e che formeranno oggetto di statistica per il 1968, hanno tutte le cure che possono essere loro prodigate perchè non debbano faticare troppo a percorrere la strada pesante che induce il volovelista isolato a cercare nuove esperienze, sempre più lontano; forse è anche maturo il tempo in cui qualche bolognese si fregerà dell'insegna d'oro e parteciperà, finalmente attrezzato ed allenato, ai campionati ed alle altre gare, senza più farsi notare (troppo spesso) solo per la provvisorietà della preparazione.

L'esperienza sportiva della organizzazione di una gara nazionale, che sarà ripresa e migliorata di anno in anno, ha poi influito, come ci si aspettava, a modificare la mentalità, mediante il confronto diretto con gli altri.

Elementi che hanno ricevuto le più solerti cure sono stati la sicurezza del volo e la standardizzazione delle procedure imposteci dal traffico locale. Considerando tutto questo, il bilancio si chiude con un attivo preventivato, ma pur tuttavia considerevole, dal momento che la utilizzazione del materiale ci ha permesso di impostare l'acquisto di un monoposto di alte prestazioni, già in linea, e quello in corso di perfezionamento di un moderno biposto che entrerà in linea in primavera.

Queste macchine forse saranno finalmente portate in giro da bolognesi per i quali sono state abbattute le remore che impedivano la competizione con altri gruppi più forti.

Sull'aeroporto di Bologna, nei giorni dal 15 al 19 ottobre si sono svolti gli esami per il conseguimento del brevetto di pilota di aliante veleggiatore. Presidente della Commissione il rag. Scano, Ispettore di Volo del Ministero dei Trasporti, al quale va il merito di avere reso possibile una formula di esame rispondente al progresso compiuto dal Volo a Vela.

L'ultima commissione ha registrato 24 candidati all'esame e 24 promossi neo-piloti voloveliti; il tutto sottolineato dalla lettera di encomio del Generale Garretto, Capo dell'I.G.A.C. con cui si « esprime il compiacimento per l'ottima preparazione riscontrata negli allievi esaminati, ed in modo particolare per quanto riguarda la tecnica di pilotaggio acquisita dai medesimi ». Una batteria di esaminandi tanto numerosa non si era mai avuta a Bologna e forse in nessun altro aeroporto, eccettuato Rieti. Questa moderna favoletta ha una sua morale: dobbiamo compiere sacrifici di varia natura perchè la scuola funzioni, ma solo un risultato raggiunto attraverso difficoltà, lascia sperare di non aver lavorato invano.

I nostri due istruttori hanno rinunciato a volare se non facendo doppi comandi e solo per spirito sportivo. Perfino quel volo breve che effettueranno col monoposto, in

un ritaglio di tempo libero, lo troveranno addebitato in ufficio.

I trainatori funzionano allo stesso modo, come pure gli istruttori teorici; e tutti siamo d'accordo.

Operare da noi non è facile. Gli alianti si trovano a diretto contatto, seppure con circuiti differenziati, con 34 aerei a motore con base normale sul nostro campo, più alcuni pellegrini del cielo che spesso, includendo Bologna nei loro itinerari, ci allietano con noiosissime verbosità radiofoniche.

Tutto ciò non è il peggio, paragonato a quando inizia l'attività dei lanci di paracadutisti, che per la verità funzionano seriamente.

Questa normale attività è condita dal frequente arrivo del bimotore di linea, sensibile a distanza per il potente odore di lampada a petrolio che emana. E nell'era dei missili spaziali, l'unico modo per sapere se questo aereo è veramente in arrivo, non è chiedere uno stimato alla torre di controllo o altro sistema moderno, ma attendere pazientemente che Mario, il nostro pallidissimo motorista, sfrecci in motorino sui raccordi per andare ad abbassare le sbarre che impediscono la circolazione agli automezzi sulla stradina a testata pista.

Solo allora si possono impartire precise e rapide disposizioni perchè il lume a petrolio volante, evocatore di serene immagini del passato, è veramente in arrivo. Tutto ciò non solo non ci ha fermato, ma non ha mai dato adito al minimo incidente o ritardo o situazione critica.

Bolzano

Aeroporto di San Giacomo

Aeroclub: Bolzano - Sede a San Giacomo - tel. 36.165

Presidente: dr. Paolo Cadsky
Responsabile per il Volo a Vela: sig. Boscheri Umberto - via Roma 89, tel. 39.763

Scuola di Volo a Vela: Direttore: sig. De Lucca Nino Renzo; Istruttori: sigg. Centofante Enzo, De Lucca Nino Renzo; Trainatori: Sigg. Centofante Enzo, De Lucca N. R., Masten Hans, Franzellin Antonio. Piloti di Volo a Vela in attività: 20 - fuori attività: 5

Ristorante in aeroporto, se prenotato
Angaraggio: al momento assai difficoltoso
Alianti disponibili per i nostri soci e per i non soci: Canguro, Passero, Blanik
Tariffe: Traino: L. 13.000/ora - Alianti: Blanik 3600 - Canguro 2800 - Passero 1600 - Angaraggio al momento impossibile
Attività di Volo prevista nel 1968: tutti i giorni salvo modifiche, preavvisando al 36.165.

Attività 1967

Ore di volo a vela totali: 470 (effettuate con i 3 alianti dell'Ae.C.)

Allievi: 10 di cui 7 in attesa della Commissione

Prove sportive effettuate: Riccardo Pellegrini su « Passero » ha inaugurato la stagione sportiva locale conquistando un magnifico diamante per il guadagno di oltre 5000 m (il pennino del barografo da 6000 è uscito abbondantemente dalla cartina!) sfruttando una situazione d'onda con vento da NW, nella zona dell'Ortler. Sigfrido Freisinger su Foka ha completato la sua insegna d'argento col primo fuori campo atterrando felicemente ad Asiago aeroporto.

Renzo Bertossi su Foka, durante lo svol-

gimento del trofeo Valle del Reno, ha compiuto il suo primo balzo Bologna-Reggio Emilia spianando la strada per il « C » d'argento.

Hans Torggler su « Passero » ha completato il « C » d'oro aggiungendovi inoltre il primo diamante con una felicissima andata e ritorno di oltre 300 km in territorio austriaco.

Incidenti: durante lo svolgimento del trofeo Valli del Reno l'aliante Jaskolko I-BEBJ pilotato da Mottironi Enrico si danneggiava seriamente in un fuori campo presso Parma (accidenti ai mucchi di fieno, alle motofalciatrici, ai filari di gelsi ecc.!). L'aliante è stato successivamente rimesso in perfetta efficienza ad opera del solito « mago » della SSVV.

(dal nostro corrispondente Hans Masten)

Centro Nazionale di Volo a Vela

Rieti

L'attività del Centro di volo a vela nel 1967 è stata come al solito imponente. Ne diamo una tabella riassuntiva:

Attività Volovelistica

Didattica

Voli a doppio comando	ore	588.04'
Voli solo pilota	»	361.59'
Tot.		950.03'

Sportiva

Voli di allenamento brevet- tati	ore	1617.42'
Voli di GARA su alianti del Centro	»	140.55'

Totale alianti CNVV	ore	2708.40'
Voli allenamento alianti al- tri Enti	ore	333.39'
Voli GARA Nazionale alian- ti altri Enti	ore	918.13'
Tot. alianti altri enti	ore	1251.52'

Attività volo a motore

Aerotraining	
C.N.V.V.	ore 911.01'
Voli sondaggio, trasferimenti, prove collaudi, ecc.	
	ore 75.43'
Aerotraining: Campionati Nazionali	ore 59.17'
Tot. a motore	ore 1046.01'
Totale complessivo	ore 5006.33'

Brevetti di pilota d'aliante veleggiatore n. 64 + 5 allievi dell'Ae.C. di Padova che hanno completato e conseguito il brevetto a Rieti.

Brevetti di pilota istruttore Professionale di volo a vela . . . n. 4

Piloti sportivi allenati » 105

Insegna FAI Argento complete » 6

Prove parziali insegne FAI Argento » 4

Prove parziali insegna FAI oro » 3

(Sono escluse le prove FAI conseguite durante lo svolgimento del Campionato nazionale).

Percorsi in voli sportivi extra insegna (in circuiti triangolari, andata e ritorno, mete prefissate spezzate varie) km 3848. Una salita in onda a 10.300 metri. Una salita in onda di 6300 metri - 22 salite in onda da 2000 a 3000 metri.

Programma 1968

A tutt'oggi l'Aerobluc d'Italia non ha ancora emanato le disposizioni relative all'attività per il corrente anno in quanto gli organi competenti stanno studiando la possibilità della ristrutturazione del C.N.V.V. soprattutto ai fini del potenziamento dell'attività sportiva di performance, che negli ultimi anni ha subito un rallentamento

per il notevole sovraccarico recato dall'attività didattica elementare.

Quest'anno pertanto, il numero dei corsi e dei posti per allievi piloti sarà notevolmente ridotto per consentire l'incremento dell'attività volovelistica superiore.

Va tuttavia rilevato che allo scopo di far fronte alle crescenti richieste dei giovani che desiderano dedicarsi all'attività volovelistica, alcuni aeroclub periferici del centro sud stanno organizzando scuole di volo a vela. Sono infatti di imminente apertura le scuole degli Ae.C. di Rieti e di Roma, alle quali altre ne seguiranno nel meridione.

(a cura di Plinio Rovesti)

Cremona

Aeroporto

Aeroclub: Sede Cremona - tel. 31.555

Presidente: dr. Mino Galetti

Responsabile per il Volo a Vela: sig. Bolzoni Franco, via Bergamo 37/d - telefono 28.673

Scuola di Volo a Vela in previsione per il 1968 - Direttore: Bolzoni Franco - *Istruttore:* Ferrari Bruno - *Trainatori:* Uberti - Marelli

Piloti di volo a vela in attività: 8 - *fuori attività:* 8

Ristorante a 500 metri - Alloggio a 1000 metri

Angaraggio per alianti: eccezionalmente

Alianti disponibili per i non soci

Tariffe per i non soci: Traino: 2000 - Alianti: 2000 - 4000

Attività di volo prevista per il 1968: sabato, domenica, altri giorni da concordare

Note: per preavvisi: Ferrari Bruno - via Tofane 23 - Cremona - telefoni: casa: 25.328 - ufficio: 22.161

Proprio in questi giorni si è avuta la notizia del rilascio della licenza di scuola di Volo a Vela; perciò solo nell'anno ora iniziato si potrà pensare — se le circostanze ci saranno favorevoli — ad un vero incremento dell'attività di volo.

Per il 1967 si deve registrare tuttavia un aumento dei voli sull'aeroporto di Cremona, aeroporto nato anche per la decisione delle autorità locali di riconoscere allo sport del volo a vela quella funzione educativa per la quale noi ci siamo battuti e ci battiamo con convinzione.

Durante il 1967 il nostro gruppo è aumentato di due piloti: Paolo Ossanna e Ferrante Pedroni, brevettati a Rieti.

Il vecchio rinnovato aliante Vizzola è stato messo in linea affiancandosi così all'M 100 e al Blanik e dimostrando ancora la sua validità.

Numerosi, interessanti voli si sono registrati, di cui due — effettuati da Santino Arcari — validi per il « C » d'argento: quota e durata.

Segnaliamo inoltre il successo ottenuto dalla riunione dei piloti « d'assalto » (ora piuttosto sedentari) in una simpatica giornata condita di voli e di... ricordi.

L'attività di volo si è svolta in tutti i mesi da febbraio a dicembre con le solite punte stagionali in aprile e maggio. Totale: 132 voli con ore 71 e 29'.

Ferrara

Aeroporto

Aeroclub: Ferrara - sede sociale: aeroporto - tel. 36.731

Presidente: sig. Ugo Marzola
Responsabile per il volo a vela: sig. Gianpietro Magri - via L. Compagnoni, 206 - tel. 28.452

Scuola di volo a vela: Direttore: sig. Aldino Gardenghi - Istruttori: Giorgio Villani, Luigi Baviera - Trainatori: Villani, Baviera, Brunetti, Gardenghi

Piloti volo a vela: n. 11 - in attività: 10 - fuori attività: 1

Mensa in aeroporto (A.M.) oppure a un chilometro

Alloggio in città: a chilometri due

Angaraggio per alianti

Alianti disponibili per i non soci

Tariffe per i non soci:

Traino: 160 al min. (uguale ai soci)

Alianti: 3000/h biposto - 2000/h monoposto

Angaraggio: 10.000 a terra e 5000 appeso, mensili.

Attività di volo prevista per il 1968: sabato e domenica - a richiesta durante la settimana.

Note:

Pista in cemento aperta tutto l'anno. Eventuali necessità di preavviso: è gradita una telefonata a uno dei responsabili (Villani, Magri, Gardenghi).

Attività 1967

Il 1967 chiude per il nostro gruppo di volo a vela un primo periodo di organizzazione; la flotta, i piloti, gli allievi, hanno avuto un'impronta tutta particolare, con uno sviluppo che fa ben sperare per il futuro. Il lavoro è oggi concentrato sul numero ma siamo ben consapevoli che da ora in avanti occorrerà controllare anche e soprattutto la qualità dei piloti, delle macchine, dei voli.

Nei tre anni scorsi abbiamo dovuto sistemare tutta quella complessa organizzazione che è una scuola di volo a vela, dagli uomini ai mezzi; oggi abbiamo tutto e il prossimo anno sarà l'anno di conferma. Sono a disposizione n. 6 alianti, 2 istruttori, 5 trainer e 2 Stinson L 5 che potranno senza meno assicurare una continua attività.

Alcuni dati in breve:

Ore di volo a vela	286
ore traino (6 mesi)	52
km percorsi	735
volo più lungo	170 km
atterraggi fuori campo	n. 10
insegne d'argento omologate	n. 2
prove argento parziali	n. 4
scassature (rip.)	n. 1
allievi brevettati	n. 3
allievi in corso	n. 9
piloti allenati	n. 7
abilitazioni pax.	n. 1

Per uscire dal « maneggio » tre piloti hanno partecipato al « trofeo Valle del Reno »; in luglio quattro piloti con due alianti effettuano uno stage di 10 giorni sull'aeroporto di Aosta.

Punti salienti per il 1967 sono quindi, l'aumento delle ore di volo rispetto alle 150 dello scorso anno, la messa in linea di uno Spatz e di un Uribel C a cui farà seguito un Uribel D in primavera; la scuola... (sospiro) e i due istruttori, l'autorizzazione da parte di Civilavia ad utilizzare una vecchia pista esistente, in calcestruzzo, consentendo una sicura e continua attività primaverile quando il campo diventa una buona valle da pesca e caccia, non si accettano per il '68 prenotazioni per appostamenti fissi, botti ecc.).

(dal nostro corrispondente Giorgio Villani)

Gorizia

Aeroporto

Aeroclub: Trieste - Sede Soc. via Coronio 21 - tel. 761979.

Presidente: dr. Bruno Tominz.

Responsabile per il Volo a Vela: geom. Giuseppe Zarotti - via Locchi 26/2 - Trieste.

Scuola di Volo a Vela:

Direttore: geom. G. Zarotti.

Istruttore: sig. Luciano Olivieri.

Trainatori: sigg. Zarotti - Olivieri - Quitan - Lepore - Castelletti - Cotti.

Piloti di Volo a Vela in attività: 29.

Sede dell'attività di volo: aeroporto Gorizia - tel. 3318.

Mensa militare in aeroporto - oppure vicinanze.

Alloggio a Gorizia.

Angaraggio per alianti: precario.

Alianti disponibili per i non soci: sì, se liberi.

Tariffe:

Traino: 9.500 Stinson.

Alianti: bip.: 3.300 - M 100: 2.500 - Passero: 1.800.

Angaraggio: 2 birre.

Attività di volo prevista nel 1968: mercoledì pomeriggio - sabato pomeriggio e domenica HJ.

Attività 1967

Ore di volo a vela: 420.

Allievi istruiti: 15.

Brevetti: 6.

Difficoltà di ordine ricostitutivo e di rilancio: molte, varie e ben assortite.

Burocratiche: 2 mesi (luglio - agosto) senza disciplinare e quindi con scuola ferma, per disguido carte bollate.

Lati positivi: al parco aerei, inizialmente costituito da 1 Stinson, 1 Canguro e 1 M 100 S, sono stati aggiunti 1 Stinson - 1 Passero e 1 Bocian.

Per il 68 sono previsti pessimisticamente 15 brevetti ed un altro aliante e ottimisticamente 2 o 3 « C » d'argento o quasi ed una piccola dimostrativa gara triangolare di rodaggio per i nostri Soci. Senza impegno naturalmente e sperando che non piova (acqua e burocrazia).

(dal nostro corrispondente G. Zarotti)

Milano

Aeroporto di Bresso

Aeroclub Volovelistico Milanese - Sede: Bresso - tel. 924.798

Presidente: Riccardo Briigliadori
Responsabile per il Volo a Vela: Luigi Villa - via Turati - Novate Milanese - telefono 34.42.910

Scuola di Volo a Vela sino al conseguimento del « D »: Direttore: Giorgio Fraulich - Istruttori: Riccardo Briigliadori, Giordano Locatelli e Giovanni Massoni - Trainatori: Ercole Addario, Leonardo e Riccardo Briigliadori, Giordano Locatelli e Giovanni Massoni

Piloti di Volo a Vela: in attività 42 - fuori attività 12

Sede dell'attività di volo: Aeroporto Novi Ligure - tel. 22.34

Ristoranti a Novi e a Bresso - alloggio id. Angaraggio per alianti con preavviso

Tariffe per i non Soci: traino: L. 1500 al traino forfait m 500 quota - alianti: Lire 1500 al volo scuola - motoalianti: Lire 200 al volo scuola - angaraggio: Lire 120.000 annue come quota associativa per aeromobili a motore e lire 60.000 annue come quota associativa per alianti.

Attività prevista nel 1968: traini sabato pomeriggio e domenica e tutte le festività comprese tra il 19 aprile e il 30 sett. 1968.

Note: Salvo invito è necessario essere soci per svolgere attività di volo.

Attività 1967

Quella dell'A.V.M. è un'importante esperienza su motoalianti usati come mezzi di scuola. L'argomento è tanto importante che ne è stato fatto oggetto di un articolo a parte contenuto in questo stesso fascicolo.

Allievi istruiti nel corso dell'anno 1967: 30 di cui: a) brevettati prima della chiusura dell'attività: 16 - b) ancora in corso di istruzione: 14.

Statistiche attività di volo al giorno 8 ottobre 1967:

a) volo a motore

224 voli per lanci di paracadutisti	80 h 11'
55 voli DC scuola primo periodo	20 h 06'
190 voli diversi (trasferimenti, ecc.)	68 h 47'
761 voli di rimorchio alianti	90 h 25'
<hr/>	
1230	Totale 259 h 29'

b) volo a vela

288 voli DC scuola	94 h 36'
229 voli MC scuola	110 h 27'
340 voli di allenamento	256 h 55'
42 voli di distanza	121 h 02'
9 voli di trasferimento	6 h 42'
<hr/>	
908	Totale 589 h 42'

(a cura di Riccardo Briigliadori)

Padova

Aeroporto

Gruppo Volovelistico Patavino « G. De Nardi »

Sede: Aeroporto - tel. 25.699

Presidente: Agostino Buccheri

Responsabili per il Volo a Vela: Buccheri, Pilat - via Manzoni - via Aosta 21 - telefoni: 51.920 - 51.179

Scuola di Volo a Vela: Direttore: sig. Sedino - Istruttore: sig. Bertolini - Trainatori: sigg. L. Marchetti, Bertolini, Rossi, Boesso, Sedino, Mancinello

Piloti di volo a vela in attività 28

Ristorante in aeroporto - Alloggio a Padova

Angaraggio per alianti smontati

Alianti disponibili per i non soci

Tariffe per i non soci: Traino L. 210 al min. (+ L. 1000 per assicurazione) - Alianti L. 40 al min. (+ L. 1000 per assicurazione)

Attività di volo prevista nel 1968: Tutti i sabati, domeniche e giorni festivi

Attività 1967

Essendo la prima volta che questa rivista ospita una relazione sul volo a vela padovano, ci sembra opportuno indicare sommariamente l'impostazione organizzativa, tecnica ed economica del nostro « Gruppo »; impostazione che, nelle sue linee essenziali, ci sembra la prima del genere attuata in Italia e solo recentemente ricalcata dagli amici ferraresi.

Nato nel 1947, dapprima solo come fucina di idee, il volo a vela è stato coltivato a Padova sino al 1958 in modo embrionale da una decina di soci dell'Aeroclub, tra i quali non possono essere dimenticati i tre « vecchi » Sedino, D'Attilio e Marchetti, coloro che tennero a battesimo una vera e propria associazione dedicata esclusivamente al volo a vela.

Nel 1958 appunto, venne fondato il Gruppo Volovelistico Patavino G. De Nardi che, pur facendo parte del locale Aeroclub sotto l'aspetto burocratico, manteneva una assoluta indipendenza finanziaria, patrimoniale e discrezionale sull'uso dei mezzi che via via sarebbero divenuti di sua proprietà.

L'esperimento (dieci anni di attività lo dimostrano) continua a dare un esito altamente positivo. Innanzi tutto, da allora i rapporti tra volo a vela e volo a motore sono sempre stati ottimi: risultato veramente positivo, ove si consideri la situazione di antagonismo esistente in vari Club tra le due attività. Ovviamente, il volo a vela padovano ha potuto conservare la sua felice posizione in seno all'Aeroclub dando a quest'ultimo la minore quantità possibile di seccature; l'aeroclub ci ha assegnato in uso un hangar 15 x 15; la Segreteria è a nostra disposizione per il disbrigo delle pratiche burocratiche inerenti brevetti, allievi e certificati; abbiamo a nostra disposizione due L 5 per il traino a prezzi speciali, tenuti in linea a spese dello stesso Aeroclub.

Il « Gruppo » provvede, da parte sua, a tutto il resto: acquisto alianti, carrelli, strumenti, ecc. (intestati al « Gruppo » stesso); amministrazione, assicurazione, scuola, segreteria. Qualsiasi prestazione dei nostri aderenti è, ovviamente, a titolo gratuito.

La nostra flotta si compone attualmente di 6 alianti: un Canguro, due M-100-S, un Passero, un Uribel C ed un Phoebus (un M-100-S è privato), quattro dei quali completi di strumentazione di buon livello, radio, carrelli e tele.

Vale la pena di sottolineare che i mezzi sono stati acquistati con il ricavato delle sottoscrizioni a fondo perduto tra i nostri aderenti; di entità invero trascurabile sono risultati i contributi di terzi.

Considerati i traguardi raggiunti da pochi elementi, ci sembra che l'impostazione data alla nostra attività possa ritenersi valida, soprattutto tenendo conto delle elevate possibilità operative offerte ad un limitato numero di amici, con pieni poteri economici ed organizzativi, di darsi da fare

senza essere vincolati dalle pastoie che inevitabilmente trattengono altri volovelisti che debbono invece dipendere dalle decisioni dei consigli direttivi dei rispettivi Aeroclub. Venendo all'attività svolta nel 1967, possiamo considerare l'anno abbastanza favorevole, tenuto anche conto che nei mesi primaverili ed estivi un notam « bonaccione » ci consentiva di volare solo alla domenica e festivi, ma con una interruzione delle partenze dalle 11 alle 12 (forse per consentirci un adeguato nutrimento?) e con la chiusura delle partenze alle 15. Ora invece possiamo volare tutti i sabati, domeniche e festivi. Pertanto:

— ore di volo a vela volate 444 (263 nel 1966), di cui 132 in gara;

— ore di traini 76

— allievi 7 dei quali 6 brevettati a Rieti;

— partecipazione alla gara di Torino con due M-100-S (Bucceri e Pilat);

— partecipazione ai Campionati italiani con 1 Phoebus (Bucceri) e un M-100-S (Pilat) in Lega 1 e con un Uribel C (Calandrin-Gallo) in Lega 2;

— Bucceri selezionato quale componente della squadra nazionale che parteciperà ai prossimi campionati mondiali in Polonia;

— due « C » d'argento (Borgato-Cibic);

— andata e ritorno 150 km Padova-Pasubio-Padova (Pilat), primo tentativo di agganziare le Prealpi con partenza da Padova.

Ultima nozione di colore, per osservare che sia il Presidente del nostro Aeroclub, Montesi, sia il Consigliere per il volo a motore, Greggio, sono decisi ad ottenere il brevetto di Volo a Vela: entrambi hanno già decollato per il primo solitario volo sul sempre valido Canguro.

Perugia

Aeroporto

Aeroclub: Sede: Perugia - tel. 39.32.79

Presidente: prof. dr. Luigi Messini

Nota: Nessuna attività nel 1967.
Si spera di poter riprendere l'attività di Volo a Vela al più presto.

(dal *Presidente prof. Luigi Messini*)

Rieti

Aeroporto

Aeroclub - Sede: Rieti - tel. 49.218

Presidente: Cav. Florido Floridi
Responsabile per il Volo a Vela: sig. Alberto Santini - Leonessa (Rieti)

Scuola di Volo a Vela: Direttore: Sig. Pace prof. Francesco - Istruttori: Ettore Muzi, Ferruccio Piludu, Sandro Carocci -
Trainatori: Sigg. Relini Manlio, Marchetti Willy

Piloti di volo a vela in attività: 15 - fuori attività: 20

Ristorante e alloggio in aeroporto

Angaraggio per aliante

Alianti disponibili per i non soci

Tariffe per i non soci: Traino 9600 - Alianti 3200 - Angaraggio: al giorno L. 300

Attività di volo prevista nel 1968: Tutti i giorni.

Ravenna

Aeroporto

Aeroclub: Ravenna - Sede: via Dismano - tel. 22.965

Presidente: comm. Umberto Sama
Responsabile per il Volo a Vela: sig. Costante Spadoni - via T. Gulli 170 - telefono 21.204

Scuola di Volo a Vela: Direttore dr. Enrico Ruffini (disciplinare scaduto, per ora non chiesto rinnovo) - Istruttore: sig. Costante Spadoni - Trainatori: sigg. Garavini Bruno, Montuschi Piergiorgio e i sopraccitati

Piloti di volo a vela in attività: 5 - fuori attività: 11

Mensa in aeroporto a richiesta oppure ristorante a 2 km

Alloggio a 2 km

Angaraggio per aliante gratuito

Alianti disponibili per i nostri soci: un Bergfalke II

Tariffe per i soci e non soci: Traino (L 5) L. 200 al min. di traino effettivo + ige - Alianti (Bergfalke II) L. 50 al min. + ige (salvo aggiornamento)

Angaraggio gratuito

Attività di volo prevista nel 1968: Tutti i giorni meno il lunedì e per tutto l'anno.

Note: È opportuno preavvisare, telefonando o scrivendo a Costante Spadoni (al mattino telefonare al 24.213), o al sig. Dante Miserocchi, motorista meccanico dell'Aeroclub al n. 22.965.

Attività 1967

Si dovrebbe dire: relazione sulla inattività volovelistica dell'Aeroclub di Ravenna, considerato che nel 1967 si è volato per un totale di ore otto e minuti 16. Non è però il caso di disperarsi o di rinunciare.

Qualche cenno di cornaca può essere interessante.

Nel novembre dello scorso anno (1966) ci si accorge che il pattino del Bergfalke ha una leggera fenditura, provocata da un difettoso funzionamento dell'ammortizzatore. Si decide quindi di approfittare della stasi invernale per procedere alla piccola riparazione... che viene ultimata (a seguito delle insistenti pressioni dello scrivente) nel mese di agosto del 1967: il volo officina per il rinnovo del certificato di navigabilità, nel frattempo scaduto, è stato effettuato il 23 agosto.

È stato possibile volare il 2 e il 3 settembre (15 voletti per 3 ore e 18') e ancora sosta per « una sospetta incrinatura ad una gamba del carrello » dell'unico L 5 rimastoci, rivelatasi poi, ad un « immediato » esame (durato un mese e mezzo), inesistente.

Sul finire della stagione, il 24 ottobre, approfittando di discrete condizioni, sono stati effettuati 5 voli per un totale di 3 ore e 34'.

Resta da citare un altro episodio alquanto significativo.

Nei primi mesi del 1967, prima dell'inizio della buona stagione, nel breve volgere di tre giorni, il nostro Consiglio direttivo è riuscito a scongiurare il *pericolo* che, per la somma (trattabile) di L. 500.000, l'Aeroclub di Ravenna *dovesse* acquistare da quello di Forlì il Passero e l'L 5 che fino a quel momento erano stati in gestione presso la nostra Scuola a Vela. La paura è passata quando, allo scadere dei tre giorni, i volovelisti di Trieste, all'insaputa di tutti i volovelisti ravennati, tenuti accuratamente all'oscuro della cosa dal Consiglio direttivo, hanno attaccato il Passero all'L 5 e... via in volo, a casa loro!

Altre notizie: stanziamenti per il volo a vela per il 1968: circa 70.000 (settantamila) lire. Meglio che niente, no?

Dulcis in fundo, anche se la notizia non è di stretta pertinenza volovelistica: *per colpa* del sottoscritto, un gruppo di soci ha acquistato per conto dell'Aeroclub di Ravenna il primo motoalante Fournier RF 4 D in Italia e che volerà nei prossimi giorni. Se la cosa interessa « Volo a Vela » saranno fornite ulteriori notizie.

Prospettive per il 1968: con un solo aliante, seppure biposto e con un solo L 5 non è il caso di insistere con la scuola di pilotaggio (almeno per il momento). È preferibile svolgere attività di allenamento e soprattutto di propaganda. I brevetti potranno essere conseguiti presso Scuole meglio assistite (Rieti, Bologna, Torino, ecc.).

È da augurarsi l'affluenza di piloti in villeggiatura, con o senza alianti (se il nostro rimarrà efficiente).

(dal nostro corrispondente Costante Spadoni)

Siena

Aeroporto di Ampugnano

Aeroclub: Siena - Sede ad Ampugnano - tel. 45.093

Presidente: dr. Vittorio Ortalli
Responsabile per il Volo a Vela: T.C. Pilota Francesco Bassi - Siena - via Giuggio-
lo 9 - tel. 22.184

Scuola di Volo a Vela: attualmente no -
Direttore: T.C. Francesco Bassi - Traina-
tori: sigg. Cubattoli, dr. Castellini
Piloti di Volo a Vela in attività: 8
Ristorante e alloggio in aeroporto
Angaraggio per alianti
Tariffe per i non soci: Traino L. 12.000/h
Angaraggio gratuito

Attività di volo prevista per il 1968: Dietro preavviso - Disponibili n. 2 L 5 attrezzati per il traino.

Note: È necessario prendere preventivi accordi dato che l'attività della Scuola è

temporaneamente sospesa per mancanza di alianti e di istruttori. Assistenza radio e torre di controllo in efficienza ed in attività.

Attività 1967

Purtroppo le notizie circa la nostra attività Volovelistica del 1967 sono assolutamente negative perché la grave malattia che ha colpito il nostro istruttore Gino Giannelli siamo stati costretti a sospendere l'attività della Scuola. A ciò deve aggiungersi la mancanza di alianti perché il Canguro che avevamo in uso ci è stato restituito dall'amico Mantelli solo in dicembre, gradito e ormai quasi inaspettato.

Con il 1° gennaio '68 avremo di nuovo un istruttore fisso nella persona del M.llo Pasuello e speriamo di poter acquistare almeno un aliante biposto per rimettere in attività la nostra Scuola.

Io mi sto dando da fare, ma le difficoltà e gli ostacoli sono tanti e poi tanti che verrebbe la voglia di piantare tutto. Speriamo proprio che il 1968 sia una annata più favorevole perché altrimenti passione e entusiasmo non sarebbero più sufficienti.

(dal nostro corrispondente Francesco Bassi)

Torino

Aeroporto

Aeroclub: Sede: Soc. Campo volo Aeritalia Sud - tel. V.V. 794.926

Presidente: avv. Giovanni Agnelli
Vice Presidente: on. ing. Vittore Catella
(vice pres. Aeroclub d'Italia)

Scuola di Volo a Vela: Direttore: prof. Gaetano Di Modica - Istruttore: sig. Valerio Gualfredo
Bar Ristorante in aeroporto - Alloggio nelle vicinanze

Brevetti rilasciati nel 1967: n. 15

Allievi in corso al 31.12.'67: n. 27

Attività D.C.: Tutti i giorni festivi dal mattino, e tutti i feriali (escluso il lunedì) dalle 12 in avanti.

Attività 1967:

ore traino	tot.	362
ore veleggiamento	»	1980
piloti in attività	n.	80
piloti fuori attività	»	10

Flotta:

Biposti	n. 2 Ka 7
	» 1 Canguro
	» 1 M-200 (da aprile '68)
Monop.	» 1 SHK
	» 1 A 2 S (da marzo '68)
	» 2 M 100 S
	» 1 Ka 6
	» 1 Uribel B
	» 1 Passero
	» 1 Asiago
Rimorchi	» 5 Stinson L 5

Non soci: Alianti disponibili, con supplemento di L. 1.000 per volo sulle tariffe di veleggiamento in vigore. Angaraggio possibile salvo disponibilità di spazio (già abbastanza ridotta). Nessun biogno di preavvisi o permessi se non per richieste di carattere eccezionale.

Tariffe: Traino: L. 300/m per i primi 20' L. 220/m dal 21° min. in poi e per traini trasferimento

Veleggiamento:

primi 30' gratis	
dal 31° min. a 1 ora	L. 1000 indivisibili
da una a due ore	L. 1000 »
da due a tre ore	L. 2000 »
da tre ore in poi	L. 1000/ora

Angaraggio:

monop. fino a 15 m.	L. 7000 mens.
bip. e oltre 15 m.	L. 10000 mens.
carrelli	L. 2000 mens.
auto	L. 4000 mens.

Le tariffe mensili sono vincolanti per tre mesi:

monop. fino a 15 m.	L. 300 giornal.
bip. e oltre 15 m.	L. 400 giornal.

Attività 1968: Tutti i giorni festivi dal mattino e tutti i giorni feriali dalle 12, escluso lunedì.

(a cura del dr. Sergio Viano)

Le condizioni meteorologiche, mediamente discrete ma mai eccellenti, che hanno caratterizzato la primavera volovelistica in Europa, non hanno fatto eccezione a Torino; così i soli Lamera e Perotti, in giorni diversi, hanno concluso un tema di rilievo: andata - ritorno Torino Ascona km 300. Di contorno a questi due bei voli: una lenta andata, senza ritorno di Della Chiesa a Calcinatè e una triplice andata-ritorno a Levaldigi, km 120, di Lamera, Tessa e Dallamico, in giornata di condizioni molto scarse.

Di contro a questa scarsa attività sportiva « libera » abbiamo le attività di Insegna: Antoniotti con i 60 km di Levaldigi, e col diamante di quota; sempre con la distan-

za su Levaldigi, Marisa Seren ha conseguito il primo « C » d'argento femminile torinese, contribuendo alla diffusione e popolarità del nostro sport con interviste giornalistiche e televisive. Della Chiesa ad Aosta, ha conseguito il diamante di quota e realizzato altri due guadagni di oltre 6.000 m.

In campo agonistico, la costanza di rendimento di Perotti, secondo a Bologna, primo a Torino, ben piazzato a Rieti, conseguentemente secondo nella graduatoria del Campionato Italiano — ha portato ai Torinesi la soddisfazione di vederlo selezionato per i prossimi Campionati Mondiali. Sempre a Rieti, Tessera ha conseguito il « C » d'oro, superando la distanza di 300 km.

Sotto l'esperta guida di Piero Morelli, con le generose decisioni del Consiglio e la entusiastica abnegazione dell'istruttore Gualfredo, si è incominciato a vedere sul campo un nuovo fervore e un promettente gruppetto di neo-brevettati e di allievi, che frequentano il Campo con assiduità.

Per l'anno prossimo, nonostante l'aumento della flotta, si prevede il tutto esaurito; pare ci sia chi già fin d'ora si corica la sera alle nove, a compenso delle levatacce che farà in primavera, per accaparrarsi un aliante.

Centro di Volo a Vela del Politecnico di Torino

Annata di molto lavoro poco appariscente: l'M 300 ha rinchiuso i soci nei laboratori, li ha assorbiti in prove scientifiche e tecnologiche di serio impegno e li ha costretti ad un intenso lavoro di sviluppo in collaborazione con le ditte prescelte per le lavorazioni speciali.

Il progettista ha preferito affrontare in questa fase molto lavoro, che non sarebbe stato indispensabile per mettere in volo un semplice prototipo, ed ha deciso di costruire una vera preserie.

Si tratta infatti di quattro esemplari già realizzati con le caratteristiche costruttive proprie della costruzione di serie; in questo modo si intende accorciare di molto il tempo intercorrente tra le prove in volo del prototipo e la realizzazione dei primi esemplari.

Sui particolari della realizzazione dell'M 300 speriamo di poter presentare in un prossimo numero un dettagliato servizio.

L'attività agonistica del Centro è consistita nella partecipazione al trofeo di Torino e alle gare di Rieti di due piloti; inoltre, al Concorso Internazionale di Vinon, Carlo Della Chiesa ha conseguito un brillante decimo posto.

cidici

Varese

Aeroporto di Calcinate del Pesce

*Aeroclub Volovelistico Alta Lombardia
(AVAL)*

*Sede Sociale: Aeroporto di Calcinate del
Pesce (Varese) - tel. 33.394 (prefisso
0332)*

*Presidente: Dante Caraffini
Scuola di Volo a Vela - Direttore: Mo-
relli Ing. Piero*

*Istruttori: Brogginì Ferdinando
Trainatori: Trecchi Aldo e C.
Piloti di Volo a Vela in attività: n. 100 -
fuori attività: n. 20
Mensa e alloggio in aeroporto
Angaraggio per alianti: disponibile*

Tariffe: traino - a 600 m L. 2000 - a 1000 m L. 3000 - alianti - monoposto L. 3600 - biposto L. 4800 - per i non soci è richiesta inoltre una quota di L. 1000 giornaliera - angaraggio - L. 1000 giornaliera - L. 25000 mensili e 180000 annue
L'attività di volo a vela si svolge tutti i giorni escluso il lunedì.

Attività 1967

L'attività di volo è iniziata quest'anno abbastanza tranquillamente (circa 90 ore in gennaio), per poi salire repentinamente sino alla punta record di 790 ore nel mese di maggio.

L'unico mese sensibilmente al di sotto delle media, è stato luglio con 425 ore. Ciò è stato determinato sia dal tempo non molto favorevole, sia dall'assenza di piloti stranieri che gli anni precedenti affluivano in numero molto superiore.

Il totale delle ore volate quest'anno è di 4691 così suddivise:

3737 ore volate da alianti del club
233 ore volate da alianti di altri club o stranieri
711 ore effettuate come traini.

L'attività sportiva è stata inferiore a quella svolta nel 1966, ma sempre abbastanza buona: 3 andate e ritorno di 405 km, effettuate il 3-4-1967 contemporaneamente da tre alianti sulla stessa rotta. Tre andate e ritorno di 300 km.

Sei andate e ritorno-triangoli dai 220 ai 280 km.

Record femminile di velocità su percorso triangolare di 100 km (68 km/h di media) categoria biposto. Record femminile di andata e ritorno prefissata, categoria biposto (257 km).

Nessun volo di distanza libera è stato effettuato.

La partecipazione del Club alle Gare nazionali è stata:

Bologna: 6 concorrenti - Torino: 7 concorrenti - Rieti: 11 concorrenti, di cui 2 in Lega 2.

Per quanto riguarda la partecipazione a gare extra nazionali, non vi è stata alcuna rappresentanza del nostro Club.

Va segnalato lo stage compiuto da J. A. von Kalkreuth a Samaden nel mese di luglio: 48 ore di volo ed un discreto numero di voli tutti superiori ai 300 km, tra i quali degno di rilievo il volo Samaden/Chamonix e ritorno (circa 500 km) conclusosi però con atterraggio a Locarno.

Nove allievi brevettati nel mese di ottobre. Numero dei Soci nel 1967: 169, di cui circa 100 soci piloti.

La flotta è stata potenziata dai seguenti acquisti: un Passero per i neobrevettati, un SHK 1 che, in coppia con l'altro, passerà ai piloti del Club, due Cirrus (Vergani primo a Rieti); Phoebus ed il prototipo italiano dell'ing. Ciani.

Tre scassature: un atterraggio fuori campo in prossimità di Varese (80 % di danni); un atterraggio fuori campo nella Valle Engadina (40 % di danni); distruzione totale... del Marietti.

Nel 1968 arriveranno a Calcinatte un Falke (motoaliante per la scuola) e un ASK 13, biposto scuola.

Verona

Aeroporto di Boscomantico

Aeroclub: Verona - Sede a Boscomantico - tel. 40.262

Presidente: dr. Carlo De Simone
Responsabile per il Volo a Vela: Guido Salvini - p.zza Arsenale 8, tel. 43.797

Scuola di Volo a Vela - Direttore: sig. Bordin Evasio - Istruttori: sigg. De Lucca Nino, Renzo e Ambrosini Claudio - Trainatori: sigg. Menaldo Ermanno, Spillare Andrea, Calzolari Giorgio

Piloti di Volo a Vela in attività: 9

Ristorante a 1 km - Alloggio a Verona città
Angaraggio: fino a tre aliante oltre a quelli già esistenti

Alianti disponibili per i non soci

Tariffe:

Traino: L. 220/minuto

Alianti: L. 60/minuto biposto - L. 2100/ora monoposto

Angaraggio: L. 400/giorno - L. 10000/mese

Attività di Volo: tutti i sabati, domeniche nonché festivi

Note: occorre preavviso di 7 giorni per angaraggio - aliante muniti di radio.

Attività 1967

Ore di Volo a Vela: 86 in 280 voli.

Allievi in corso di istruzione: 4 - Piloti in allenamento: 9.

Trattandosi del primo anno di attività, sono stati effettuati solo voli locali di ambientamento, allenamento e di prova condizioni in giorni limitati.

L'anno 1967 ha visto concretizzarsi la costruzione dell'angar di m 20 x 25 necessario per poter convenientemente ricoverare lo Stinson L. 5, il Canguro ed il Vizola iscritti sul disciplinare della scuola.

Detta costruzione ha impegnato notevolmente lo sforzo finanziario della Sezione di Volo a Vela facendo accantonare ogni

progetto di aumento della flotta degli aliante in quanto detto notevole onere non è stato purtroppo alleggerito da alcun contributo esterno.

Pensiamo che la nostra sia la prima ed unica sezione di Volo a Vela che abbia dovuto, con le sole sue forze, costruirsi un angar e naturalmente ci auguriamo che in un prossimo futuro il nostro impegno non comune venga riconosciuto in sede competente e ci venga concesso qualche aiuto.

Abbiamo assolutamente bisogno almeno di un secondo aliante biposto e di un altro aliante monoposto, dato che col 1968 la scuola annovererà 10 allievi oltre ai piloti già brevettati.

Siamo comunque soddisfatti dell'attività svolta nel 1967 e ci ripromettiamo di aumentarla notevolmente nel 1968 eseguendo anche prove di un certo rilievo ed iniziando sin dai primi mesi del nuovo anno.

L'ultimo volo del corrente anno è stato effettuato il 10 dicembre, il prossimo anno faremo di tutto per volare anche nella stagione invernale.

(dal nostro corrispondente Guido Salvini)

Vicenza

Aeroporto

Aeroclub: sede sociale Via S. Antonio - tel. 27.904

Presidente: sig. Francesco Nicolato

Scuola di Volo a Vela: Direttore sig. cav. Domenico Brazzale
Istruttori: sigg. ing. Natale Pagnoni - rag. Evasio Bordin

Trainatori: sigg. Ermanno Menaldo - Ottavio Giuliani - Andrea Spiller
Responsabile per il Volo a Vela: ing. Natale Pagnoni
 Piloti di Volo a Vela in attività: 29 - fuori attività: 14
 Trattoria per mensa: nella vicinanza dell'aeroporto
 Alloggio: a Vicenza
Tariffe per i non soci:
 Traino: L. 12.000/ora
 Alianti: da L. 1.800 a L. 3.000
 Angaraggio: no

Attività di volo prevista nel 1968: consentita al sabato pomeriggio dalle ore 12 alle 16 e nei giorni festivi (scuola D.C. 7 ÷ 10; att. sport. 12-16)

Note: Si raccomanda di non atterrare in pista nelle ore di attività di volo/motore. Si utilizzi eventualmente l'angolo sud-est del campo. Attenzione ai carri armati ed ai missili. L'aeroporto di Vicenza è aperto al solo traffico dell'A.C. locale. Per recuperi in volo chiedere autorizzazione telefonica al CDA — Cap. Piccoli — eccellente persona.

Attività 1967

Il 1967, testè concluso, non ha dato risultati soddisfacenti per il Volo a Vela Vicenza. L'attività di volo è stata modesta e limitata come appare dal prospetto che segue:

Ore di volo aliante in sede	320
a Vicenza ed Asiago	
Ore di volo aliante fuori sede	24
a Bologna e Rieti	
Ore di volo traino con L 5	78
Allievi istruiti	10
Allievi brevettati	6

Hanno superato la prova con classifiche lusinghiere il dr. Rappagliosi, i P. I. Zecchinelli e Turrina, il dr. Rossi, l'ing. Grazioli e l'arch. Papesso.

La flotta del Club, nel corso dell'anno passato, era composta da:

1 Canguro, alquanto in disordine, che verrà revisionato appena possibile;

2 Passeri, che hanno subito la revisione generale e che hanno volato assai poco essendo entrati in linea a giugno ed agosto rispettivamente;

1 M 100 S che ha svolto il lavoro « di spalla » anche perchè era l'unico efficiente ad inizio di stagione;

2 M 100 di proprietà privata.

Insegne conseguite: nessuna. Qualche prova parziale (quota).

Nuove esperienze:

Bologna: Trofeo Valle del Reno. Prima partecipazione di due piloti vicentini ad una gara. Le classifiche « parlano » da sole. Nota: vive felicitazioni agli organizzatori con raccomandazione di ripetere la gara con le stesse modalità per l'ammissione.

Rieti: Campionato Nazionale. Gli stessi due piloti, con poca convinzione, vi partecipano in lega 2.

Tutto finisce alla quarta prova con un fuori campo demoralizzante e leggeri danni.

Incidenti: nessuno.

Difficoltà: alle difficoltà del passato se ne aggiunsero di più gravi.

Prima, in ordine cronologico, la perdita del montatore in un momento criticissimo, quando i Passeri stelati e gli altri aliante richiedevano urgente ed improrogabile messa a punto.

Seconda, e permanente, la mancanza di ricambi per i motori degli L 5. Uno dei due è stato fermo tutto l'anno in attesa di sostituzione della tela delle ali. Ammesso che a primavera l'intelatura sia finita resta aperto il grave problema dei cilindri di ricambio per il motore.

La limitatezza del tempo disponibile per il Volo a Vela credè disappunto; si accenna appena al fatto che le ore assegnate al VV sono 4 al sabato e 7 nei giorni festivi poichè non è consentita l'attività simultanea col Volo motore.

Per finire si deve mettere in evidenza che la stagione estiva di Asiago andò perduta. Ci furono gravi difficoltà di ricovero degli aliante che non possono essere parcheggiati all'aperto a causa dei frequenti temporali che affliggono la zona nella stagione

estiva e l'intempestivo inizio di lavori sul campo che hanno ridotto la durata del consueto « campeggio » a soli 10 giorni. Ciò spiega la notevole flessione delle ore di volo dell'anno trascorso.

Tra tante note sgradevoli si avverte peraltro un fervore di rinascita che lascia bene sperare per l'immediato futuro. Da parte di alcuni soci si ventilano programmi di acquisti, di partecipazione a gare, di permanenze presso altri aeroclub ove sia concessa maggiore libertà d'azione.

Avendo il C.F. assicurata l'erogazione del premio di acquisto per alianti biposti e nella nota misura, i piloti Volovelisti vicentini hanno immediatamente sottoscritto lo importo per l'approvvigionamento di un M 200 che dovrebbe essere pronto per lo inizio di stagione.

Muore Asiago. Evviva Thiene!

Asiago non ha nessun aereo; l'attività che vi si svolge è fatta dai vicentini, con il nostro personale e i nostri mezzi, in un breve periodo che, nel migliore dei casi, è durato dai primi di luglio fino al 18-20 agosto, ma che nel corrente anno si è contratto a soli 12 giorni precedenti ferragosto, e tra mille peripezie di cui le faccio grazia.

L'aeroporto di Asiago è demaniale, e dipende dal Q.G. di Vicenza. Per nostra iniziativa è stato aperto al traffico locale circa dieci anni fa. Venne installato un capannone Rommey, successivamente crollato per neve, ed ultimamente un Franchi 15 x 15 che non è affidato a noi.

L'attività di Volo a Vela ad Asiago va morendo. Nel corso degli ultimi anni per tante ragioni che tutti sanno, ormai, e sulle quali non è elegante ritornare, ci siamo trovati sempre più a disagio ed abbiamo sempre più contratto il periodo di permanenza su quel campo.

Nell'estate 1967, se non vado errato, il campeggio è durato circa 10 giorni, di cui 6 volativi.

Fortunatamente invece «cammina» la pratica Thiene.

I lavori per lo spianamento del campo sono già stati compiuti nei mesi scorsi e non vi sono altri grandi movimenti di terra da fare. Il terreno è stato posto a disposizione dal Comune di Thiene e trovati in località « Prà Novei », a sud-est della città. L'appezzamento è grande, tale da permettere anche il lancio con verricello, ma ciò che vivamente interessa è la vicinanza delle montagne.

L'aggancio più prossimo è apparentemente il monte Summano, la cui sommità è a 1225 m sul mare, che dista sette od otto km e che ha ripide pareti esposte a sud.

Dal Summano si passa al Novegno e da questi al gruppo de Pasubio, che « tira » sempre.

La sostituzione di Asiago con Thiene, dal punto di vista sportivo, è un vero affare.

Peccato che non si possa fruire quest'anno: non potrà certamente essere pronto per l'imminente stagione.

Potrà peraltro essere tenuto presente come emergenza nei rientri dalla montagna o nell'effettuazione degli indispensabili voli di sondaggio dell'arco prealpino stendentesi da Schio a Bassano del Grappa.

Vedrò di essere più preciso, sull'argomento, non appena le cose saranno ben avviate. Il campo di Thiene interessa molto i volovelisti e spero di poter dare tra breve buone notizie.

(dal nostro corrispond. Natale Pagnoni)

Vipiteno

L'aeroporto è attualmente chiuso all'attività volovelistica. Riportiamo integralmente la lettera dell'amico Larch.

« Vipiteno 18-12-1967

Caro dottor Marietti,
il collega Hofer mi ha passato la sua lettera del 13-12 ed eccomi a risponderle. Purtroppo, ... dico purtroppo, non le posso comunicare nulla di una nostra attività effettuata, perchè... sono ormai due anni che non abbiamo più ottenuto il permesso di volo per il nostro campo.

Adesso ci chiederà subito il perchè; ... purtroppo non lo sappiamo nemmeno noi. Abbiamo cercato di capire..., forse qualcuno ha fatto una denuncia; in tempi come questi, tutto è possibile e poi, anche se a Vipiteno non sono stati commessi atti terroristici, il confine austriaco non è molto lontano. Se fosse questa la ragione, come si fa e a chi si va a spiegare, per esempio, che la zona lungo il confine è proprio quella che *non* frequentavamo, perchè è zona sottovento, quindi di nessun interesse, anzi temuta dai volovelisti. Come ho già detto, abbiamo cercato di capire e non ci siamo molto meravigliati della negazione del permesso, appunto per la suddetta situazione in Alto Adige, ma d'altra parte siamo così sicuri di aver sempre rigorosamente osservato le regole di sicurezza ed i limiti a noi posti.

Queste sono le nostre opinioni, le opinioni di un Baldessari, di un Hofer, un Deluca, un Larch, Massardi, Gartner, Bastiani, Troyer, Manfredi, Egger, Bezzi, Haller e via di seguito; tutti bene mescolati quelli di lingua italiana con quelli di lingua tedesca, tutti appassionati e legati da un'am-

izia e tutti pronti ad aiutarsi l'un l'altro, come lo richiede il nostro sport così bello.

Con la coscienza pulita, si stenta naturalmente a capire le ragioni che non si conoscono. Siamo del parere che con la nostra attività non possiamo fare del male a nessuno. Rincesce a tutta la popolazione, incluso le autorità, di non veder più i nostri alianti volteggiare sui pendii di Vipiteno, il che sarebbe gioia per gli uni e spettacolo per gli altri.

Non mancano neppure le contraddizioni. Per esempio. Facendosi trainare da un altro aeroporto, si avrebbe il pieno diritto di dirigersi verso Vipiteno, per poi volare lì tutta la giornata e atterrare perfino sul nostro campo. Quindi, praticamente non è vietato volare a Vipiteno! Ma allora è vietato solo il traino? la vericellata? In tutto il tempo che abbiamo volato a Vipiteno, vennero eseguiti oltre 2300 voli senza che si fosse verificato il minimo incidente. Più sicurezza di così!

Quest'ultimo anno abbiamo avvistato 4 volte un aliante straniero (Bolzano?, Varese?, Austria?, Svizzera?) che spirava sopra i nostri pendii.

Il valore patrimoniale del gruppo e dei nostri soci è di circa 8 milioni; tutto il materiale ora è fermo nel baraccone, chiuso da 2 anni. È un'ironia, che proprio durante questo fermo, ora abbiamo ricevuto il permesso della 1. Reg. Aerea, di costruirci un capannone sul campo del Demanio.

Un trasferimento della nostra attività sul campo di Bolzano è impossibile, perchè lì non c'è posto per il ricovero del nostro materiale.

Anche se il morale del Gruppo è un po' giù, incoraggiati dalla benevolenza delle Autorità di Vipiteno e della Provincia, abbiamo nuovamente in corso una domanda per il permesso in parola. Stando alle voci che ci sono giunte, non osiamo dirlo ad alta voce, c'è la possibilità di riavere questo permesso, per il quale saremmo disposti tenerci a qualsiasi limite, con qualsiasi controllo ecc.; per esempio: attività nei soli giorni festivi, o solo le domeniche, o solo uno o due mesi all'anno, o di volare solo sul pendio « sud » ecc.

Infine, ecco quello che abbiamo fatto nei due anni di inattività:

Abbiamo ripassato tutto il materiale, abbiamo ingrassato, oliato, verniciato, riparato, preparato ed... aspettato.

Caro dottore, conosce le sensazioni che si provano, quando in tante belle giornate di vento ci si reca all'Hangar, e dopo aver inutilmente, quasi per abitudine aperto le porte, si guarda la manica, che tesa come un braccio, indica verso il pendio che è pieno di termiche? A Vipiteno, si vola soltanto la notte, nei sogni.

Ecco, non ho più altro da dire. Noi ora speriamo, perchè abbiamo la convinzione, che prima o dopo voleremo ancora.

Colgo l'occasione per inviarle i nostri migliori auguri per le feste di Natale e per il nuovo anno ».

(dal nostro corrispondente Larch Luigi)

Non so cosa aggiungere: non vorrei turbare o mettere in pericolo la tenue speranza degli amici di Vipiteno. Mi viene in mente un episodio occorsomi tre anni fa a Rieti: faccio, in distanza libera, un centinaio di chilometri ed atterro verso sera a Manoppello Scalo in provincia di Chieti. Solito crocchio di persone, faccio avvisare i carabinieri che arrivano poco dopo. Purtroppo sono sprovvisto di documento di identità, sono alto, tipo nordico e pare che un paesano abbia commentato: « Questo parla bene italiano ma ha la faccia da straniero ». Fratelli! I carabinieri attorno all'aliante diventarono quattro, poi sei, infine otto, ivi compreso un ufficiale superiore con tanto di galloni; tutti irreprensibili e cortesissimi, ma attesero fino alle dieci e passa di notte che arrivasse mio figlio con l'auto e la mia patente. Ho fatto l'esperienza di sentirmi un vigilato speciale; eppure, santo cielo! che male ci si può aspettare da uno che atterra (a Manoppello Scalo) in aliante? un mezzo così difficile da utilizzare per chi si propone scopi illeciti e per chi desidera passare inosservato, che generalmente... è meglio a piedi!

Cari lettori,

Vi ricordiamo

che le vostre

collaborazioni

contribuiscono

a rendere più viva

la vostra rivista.



Leggete e

diffondete

« VOLO A VELA ».



Il modo migliore

per mostrare

simpatia alla

vostra rivista

è quello di

abbonarvi.

UNA PANORAMICA SULLA PRODUZIONE TEDESCA

L'attuale produzione tedesca di prototipi è basata quasi per intero sulla plastica (fiberglass), in maggior parte senza supporto di balsa al guscio. Ai primi di novembre le principali fabbriche tedesche annunciavano in progetto o in esecuzione le seguenti macchine:

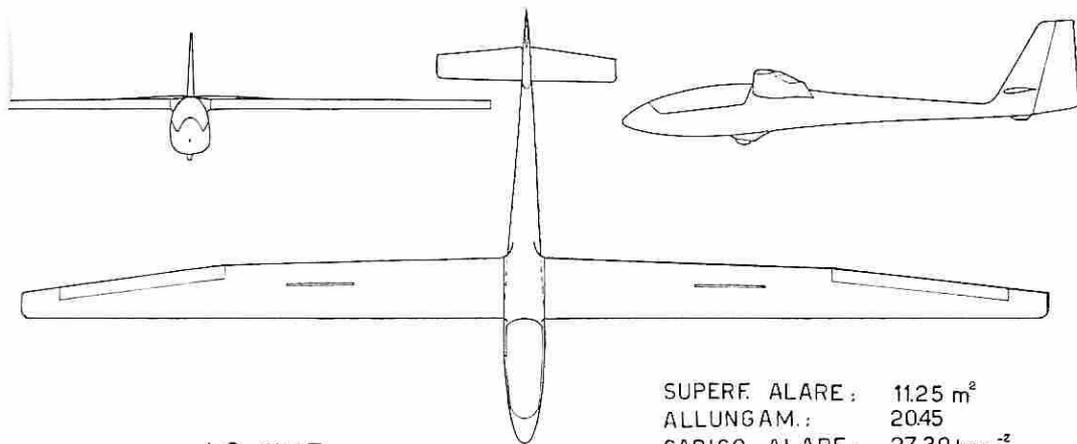
SCHNEIDER - Darmstadt

Dell'ing. Lemke (uno dei tre del D-36) era ormai già pronto il prototipo LS-1, standard, vagamente rassomigliante come linea al Cirrus nella forma in pianta dell'ala e nella fusoliera ed invece al BS-1 nell'impennaggio. Questo prototipo risulta piuttosto caricato (circa 33 kg/mq) in quanto originariamente progettato con fusoliera anteriore in tubi, con rivestimento di un sottile guscio di plastica rimovibile interamente per consentire l'accesso al posto di pilotaggio. Questo guscio, corpo unico con la cappottina, eliminando le fessure esistenti e gli sbalzi fra questa e la fusoliera dovrebbe consentire la laminarità del flusso in fusoliera fino alla radice dell'ala. Lemke ritiene però di poter scendere ad un carico di 25/26 kg/mq eliminando la struttura in tubi ed adottando soluzioni più tradizionali. L'aliante ha allungamento 20; la maneggevolezza viene classificata eccezionale. Non si conoscono prezzo (20.000 DM?) nè consegna. Buona la visibilità e la sistemazione in cabina.

SCHLEICHER - Poppenhausen

Il costruttore dei Ka-6 (di cui sono stati sfornati 2000 esemplari e che continua ad essere prodotto nella duplice versione « CR » ed « E » con un prezzo rispettivamente di 11.500 e 13.000 marchi) ha pure allo studio uno standard di plastica (ASW-15) che dovrebbe uscire a basso prezzo (15.000 DM) secondo lo stile della casa. Il progetto presenta un'ala a doppia rastremazione e bordo d'attacco rettilineo, come quella del Ka-6, ed una fusoliera a curve rassomigliante a quella del Phoebus.

Piani di coda a croce tradizionali. Peso 180 kg, allungamento 20. Finezza 39 a 90 km/h, discesa 2 m/sec a 160; carico sui 28 kg/mq. Profilo Wortmann.



AS-W15

SUPERF. ALARE :	11.25 m ²
ALLUNGAM. :	2045
CARICO ALARE :	27.30 kg·m ⁻²
EFFICIENZA :	39.0
DISCESA MIN. :	56 cm·sec ⁻¹
DISC. a 160km·h ⁻¹ :	2.0 m·sec ⁻¹

L'ASW-12 non è invece ancora prodotto con una certa regolarità, per cui non è possibile stabilire con precisione una data di consegna, che comunque non è compresa nel 1968. Questo aliante, come si sa, deriva dal D-36 che ha corso ai mondiali del 1965 in Inghilterra con Spaenig, classificatosi secondo.

Rispetto al prototipo presenta parecchie modifiche come l'aumentata apertura alare (da 18 a 18,3), la maggiore rigidità dell'ala (resiste a 12 g) e l'eliminazione degli aerofreni. L'ASW-12 è dotato di solo paracadute di coda, riducibile in volo ma non sganciabile, data la grande finezza della macchina. Col paracadute la finezza scende a 7.

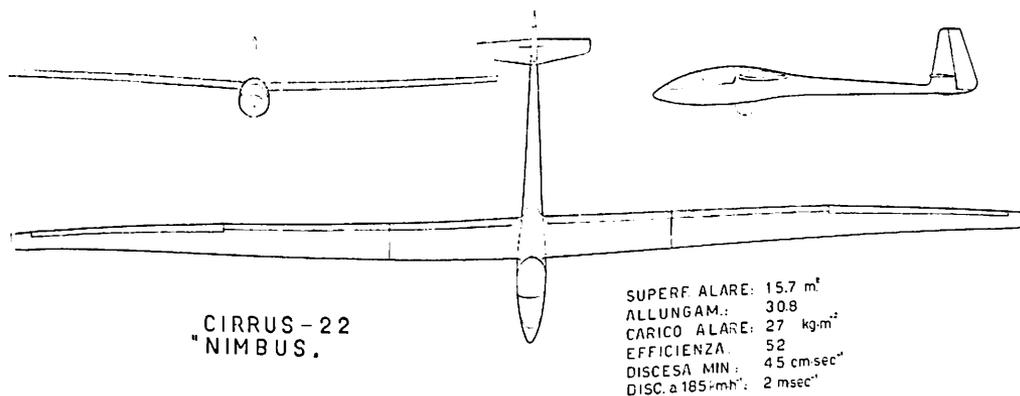
Con carico 30 kg/mq questo aliante scende 0,60 m/sec a 100 orari, 1 m/sec a 135, 2 metri a 175 orari con un'efficienza che quindi rimane sopra i 40 fino a 130 km/ora. Finezza massima 47, prezzo 33.500 DM. Macchina un po' impegnativa che richiede un buon allenamento.

Schleicher produce inoltre il conosciutissimo Ka-8 mentre il biposto Ka-7 è ora sostituito dall'ASK-13, in tandem, fisoliera in tubi, ottima visibilità anche dal secondo posto e buon comfort. Le prestazioni vengono denunciate simili a quelle dell'M-200. L'Italia ne sta acquistando cinque esemplari; prezzo 15340 DM pari 3.200.000 lire, spese e dazi inclusi, con strumenti.

SCHEMPP - Kirchheim Tek

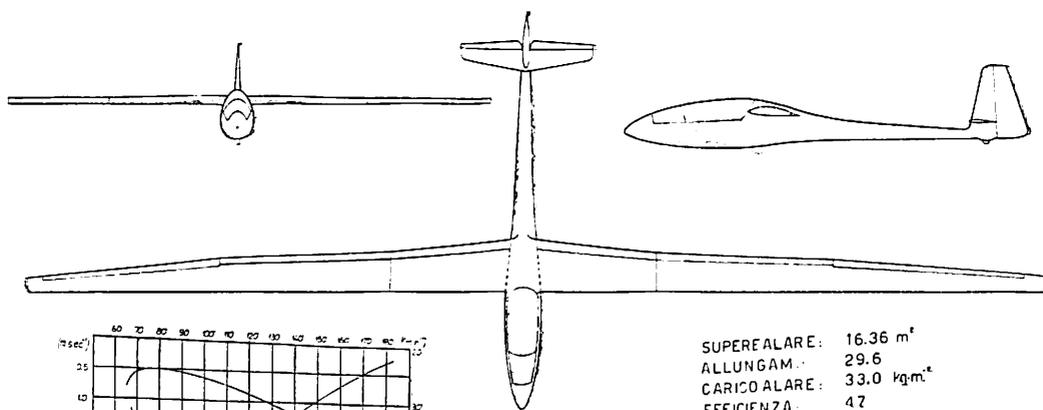
L'SHK, di cui sono stati venduti una sessantina di esemplari, non è più prodotto. Al suo posto si fabbrica il Cirrus già venduto in 55 esemplari ed ora con consegne al 1969. Le modifiche apportate rispetto a quelli di Rieti (il secondo, quello con i piani a croce) sono di poco conto. La più importante è l'adozione dei ballast nella radice dell'ala ed il ruotino di coda.

L'ing. Holighaus, progettista di Schempp, ha in cantiere uno standard ottenuto rimpicciolendo il Cirrus, nonché un « Nimbus », monoposto dall'ala audace di 22 metri, in tre pezzi, allungamento oltre 30 e carico previsto di 27 kg/mq, col quale egli si prefigge di raggiungere una finezza di 52 e prestazioni da record.



La fusoliera di Nimbus è quella del Cirrus allungata di 7 cm per effetto della modifica all'attacco dell'ala che passa da medio-alta ad alta; il pezzo centrale infatti è unico e si poggia sopra la fusoliera. Profilo Wortmann, flaps e diruttori, paracadute di coda. Discese 1 m/sec a 135 km/h e 2 m/sec a 185. Velocità in aria turbolenta 200 km/ora. Prezzo e consegne della serie, se ci sarà, naturalmente da determinarsi.

Derivato dal Nimbus, di cui prende l'ala, è lo « Janus », biposto in tandem di 22 metri, ala in tre pezzi, doppia freccia in avanti, flap, diruttori, allungamento oltre 29. Fusoliera della stessa linea del Cirrus ma più lunga di 70 cm, ruota a pattino retrattili. Finezza 47, discese di 1 m/sec a 128 e 2 m/sec a 175. Carico 33 kg/mq, peso 390 kg a vuoto.



HS-4^a JANUS.

GLASFLUGEL - Schlattstahl

La casa produttrice del « Libelle » e del BS-1 ha parecchie novità in cantiere. È in produzione il « Libelle standard » cioè la stessa macchina senza flap e senza ruota retrattile (peso 170 kg, carico 28/35 kg/mq, allungamento 23,6). Le prestazioni dovrebbero dare finezza 38 ad 85 km, 1 m/sec a 115 e 2 a 155. Prezzo 18.000 DM e consegna a partire da questa primavera.

Il BS-1 è ora prodotto della versione « 1b » con l'ala in tre pezzi, apertura aumentata da 18 a m 18,70, fusoliera più alta (pilota meno sdraiato). Allungamento 25, carico 28,5 elevabile a 32 coi ballast. Peso 290 kg a vuoto. Finezza 45 a 100, 1 m/sec a 130 e 2 a 170. Prezzo 33.000 DM, consegna a partire da maggio '68.

Fra il Libelle ed il BS-1b è in progetto il « Kestrel », 17 metri, allungamento 25, carico circa 27/28, peso 210 kg, flaps e diruttori, paracadute in coda. Linea simile al BS-1b. Prezzo 27.000 DM, consegna da luglio '68. Finezza 43 a 100, 1 m/sec a 125, 2 m/sec a 165. Altri studi sono poi il BS-1D biposto affiancato, 20 metri, simile all'1b, ed il BS-1T che è la versione a getto del monoposto. Volo di tipo balistico con salita anche ad 8.000 metri e conseguente planatone (naturalmente con l'ossigeno).

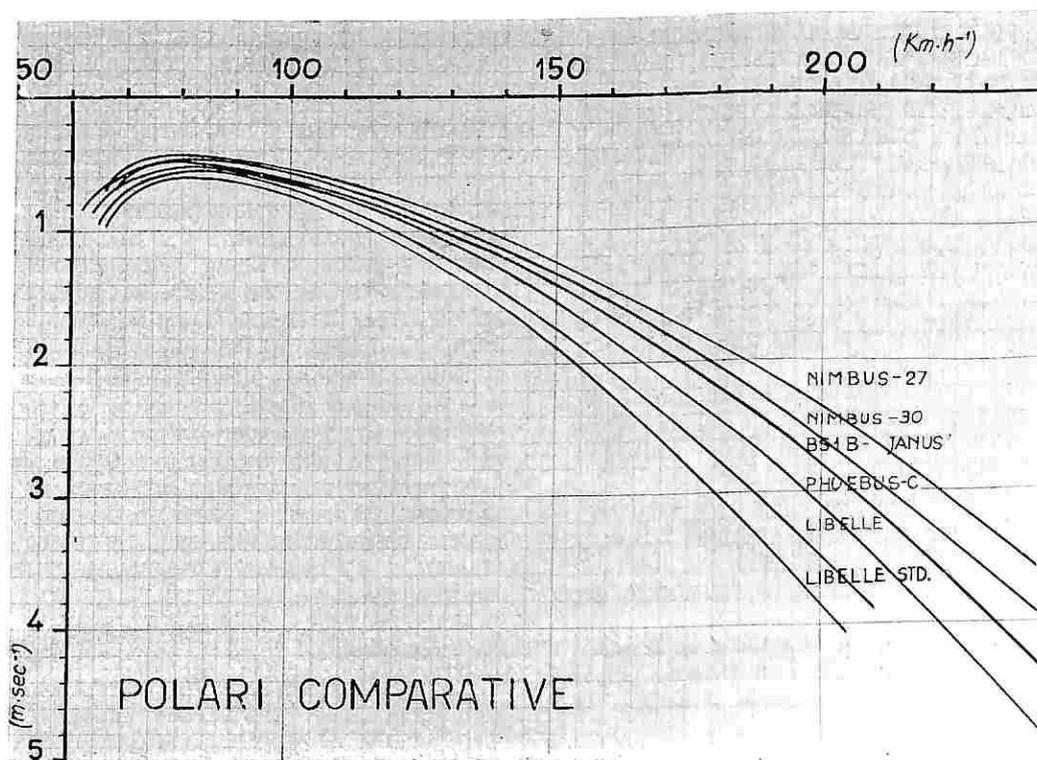
BOLKOW - Laupheim

La fabbrica del Phoebus costruisce da mesi oltre allo standard nelle versioni ruota fissa e ruota retrattile, anche un Phoebus « C » che è lo standard allungato a 17 metri. Peso 250 kg, carico 26,5 allungamento 20,5, costo 22.900 DM. Ne denunciano la finezza a 42 sui 90 km/h, 1 m/sec a 120 e 2 a 165 km/h.

SCHEIBE - Dachau

La nuova versione del motoaliante monoposto si chiama ora semplicemente « Falke » ed è un « ala bassa », il che consente per mezzo di due « baffi » di poter ora rullare senza schiavetto che tenga l'ala. Motore Volkswagen 45 HP, più silenzioso, più rapido a mettersi in moto. Scende con elica in croce ad 1 m/sec e spirala molto lento. Sembra sia un buon arrampicatore, molto maneggevole.

Walter Vergani



LA SCUOLA COL MOTOALIANTE

Una nuova valida esperienza!

Due anni di attenti esperimenti didattici con il motoaliente ci consentono di portare a Bologna la seguente primizia: il metodo globale per il conseguimento del brevetto « C ».

Questi quattro volovelisti — Fatica, Baesato, Medici e Dall'Ora — hanno volato esclusivamente con « SF-25 A Motorfalk » marche civili I-MVAM, munito di mezzo motopropulsore « Hirth » ausiliario di cm³ 570, h.p. 26, 4 cilindri a 2 tempi, ed hanno decollato a 12.11' il primo, a 10.46' il secondo, a 7.38' il terzo e 6.59' il quarto.

Dopo le prime due ore di istruzione effettuate a Bresso di buon mattino a porzioni di 10-12 minuti primi al giorno dal 9 maggio al 10 giugno del 1966, sono stati trasferiti a Novi Ligure per perfezionare più liberamente il veleggiamento. Entro il 14 agosto tutti e quattro avevano già decollato ed effettuato veleggiamenti di durata comprese tra il 35' e 60'. Hanno poi dovuto attendere il 30 settembre e l'11 novembre 1967 per sostenere le prove di esame alla presenza della commissione ministeriale.

Quali sono i risultati che ora sono a disposizione di tutte le scuole italiane? Quali sono i certi vantaggi che si realizzano con questo nuovo mezzo didattico?

1) Diminuzione delle spese di esercizio: un solo aeromobile che consuma 9 litri di miscela ogni 2 ore di volo. Su 100h.07' di impiego, il motore ha funzionato per sole 48h.33'.

2) Diminuzione dell'organico della scuola: il solo istruttore è sufficiente per il funzionamento della scuola, come per la scuola a motore.

3) Diminuzione del parco aeromobili per il funzionamento della scuola: con un solo aeromobile si può ottenere l'emissione del disciplinare per scuola di volo a vela.

4) Aumento del tempo disponibile per la istruzione sulle ascendenze poichè si annullano le perdite di 10-15' di traino aereo per ogni decollo. Infatti, realizzato il decollo dopo una rullata di 200-300 m (del tutto simile a quella di un aliente a traino aereo con il ciondolamento delle ali a destra e a sinistra), la salita si effettua con immediata ricerca di ascendenza. Proprio per merito di questa ricerca di ascendenza atmosferica, già dal primo volo si fa veleggiamento. Anche d'inverno, anche con condizioni debolissime è sempre possibile trovare punti di maggiore salita. Se la salita è (con propulsore al minimo) di almeno 1 m/sec. è possibile spegnere il motore e proseguire il veleggiamento puro nella stessa ascendenza con almeno 0,5 m/sec. di salita.

5) Con questo mezzo si può (verso la fine del corso per il conseguimento del brevetto « C ») condurre l'allievo in un volo di distanza di almeno 50 km, lungo il quale farlo navigare e farlo provare ad effettuare falsi atterraggi fuori campo.

6) Quando il pilota brevettato « C » con il motoaliente avrà conseguito 30 ore di volo di cui 20 da solista, potrà portare passeggeri con un mezzo indipendente e, senza avere il « 2° grado » a motore, realizzare il sogno di portare chi desidera e dove desidera. Tale soddisfazione è estensibile naturalmente anche a tutti brevetti « C » conseguiti con qualsiasi altro mezzo, giacchè il motoaliente è da considerarsi aliente a tutti gli effetti.

Ora vediamo come si è arrivati a far considerare il motoalante un aliante a tutti gli effetti. Ecco le tappe.

1) Acquisto dell'« SP-25 A Motorfalke » dopo averlo provato in Germania presso la ditta Scheibe.

2) Ottenimento, con un lavoro di ottima collaborazione del Registro Aeronautico Italiano, della nascita della categoria motoalianti.

3) Ottenimento del Certificato di Navigabilità del primo motoalante immatricolato in Italia; marche civili: I-MVAM.

4) Fatto attuare il passaggio sull'I-MVAM, come se si fosse trattato di un aeromobile a motore, a tutto l'organico della scuola con la documentazione relativa. Siccome ciò implicava che CIVILAVIA interpellasse il R.A.I. per un parere tecnico, eravamo certi che quel passaggio di aeromobile non sarebbe mai passato perchè il mezzo propulsore installato è ausiliario e la tecnica di pilotaggio è quella richiesta per l'aliante. Infatti, se si facesse il passaggio ad un pilota a motore bisognerebbe fargli prima conseguire il brevetto « C ».

Altrimenti come dirgli: « Sfrutti questa termica »! « Riduca motore e continui a salire »! « Spenga motore, se sale ancora un metro al secondo »! « Ora che il motore propulsore è fermo, può andare dove vuole, però in funzione della quota che saprà strappare all'atmosfera »! « Circuiti a velocità di massima efficienza »! « Spirali per la prenotazione »! « Atterri con diruttori pieni »!

5) Ottenuto implicitamente e indirettamente che occorre il brevetto « C », per volarci sopra, abbiamo richiesto l'inserimento nel disciplinare della scuola e lo abbiamo ottenuto.

6) Ultima tappa, la più importante dal punto di vista tecnico-burocratico, è stata però l'assunzione di un ispettore di volo, volovelista, come membro permanente di ogni commissione ministeriale esaminatrice. La nomina del volovelista, istruttore, comandante Scano, è stata fondamentale per il risultato finale ed è merito della Direzione dell'I.G.A.C.

A Scano, anche se assente, sentiamo il dovere di tributare un applauso che vada a premiare una vita spesa per l'obiettivo di una crescente formazione professionale e che premi indirettamente anche chi, più in alto di lui, sta dando alla Direzione Gene-

rale dell'Aviazione Civile la fisionomia veramente di un ente tecnico in ogni settore aeronautico.

7) La settima veramente non è una tappa, ma una carta non giocata. Si potrebbe, infatti, non menzionare perchè l'obiettivo del raggiungimento del brevetto « C » con il motoalante è stato attuato senza la necessità di giocarla ed è stato meglio, poichè avrebbe avuto lo stesso sapore amaro della superfluità: intendiamo parlare del traino aereo con il motoalante.

Per il caso in cui ci fosse stato richiesto che l'allievo sapesse andare a rimorchio aereo, avevamo addestrato i quattro allievi al traino aereo nella parte finale dell'istruzione, riprendendoli a doppio comando. C'è chi in quattro traini è ridecollato da solo a traino aereo con il motoalante ad elica legata.

Queste le tappe della nostra conquista. Concludiamo con un riconoscimento ulteriore alla Direzione dell'I.G.A.C. per avere considerato il mezzo motopropulsore come un mezzo ausiliario di decollo per lo aliante, alla stessa stregua del verricello, del cavo elastico, di razzi ausiliari e del rimorchiatore.

Una nota a proposito della documentazione di volo.

Quali mezzi sono stati escogitati, potrà infatti osservare taluno, per valutare che il pilota realizzi il veleggiamento senza usare il motore durante le prove? Risposta: il barografo sigillato dall'esaminatore. Sul barogramma, infatti, risultano, con evidenza inconfondibile, una linea più larga, quando il motore è in funzione e, all'arresto, addirittura una piccola macchia. A motore fermo, il barogramma diviene quello classico degli alianti. Comunque, a riscontro complementare, si può usare il motorografo sigillato e posto sul motore per i voli da documentare.

Oggi il motoalante è il mezzo più rapido e più economico per il conseguimento del brevetto « C ».

Inoltre, esso ha risolto il problema di consentire la scuola di volo a vela sugli aeroporti dove tale attività era stata inibita, come era avvenuto per Bresso.

Ancora una volta, da un divieto e da molti sacrifici, è nato un perfezionamento tecnico.

Impiego didattico del motoalante

Sintesi storica delle esperienze A.V.M. nel campo della didattica volovelistica

- 1946 Scuola di volo librato - Sistema monocomando - Metodo dell'autotraining.
- 1948 Scuola di volo librato - Sistema monocomando - Metodo del verricello - Semplificazione del verricellista-istruttore.
- 1949 Scuola di volo veleggiato - Sistema monocomando - Metodo del verricello - semplificazione del verricellista-istruttore.
- 1950 Scuola di volo veleggiato - Sistema monocomando - Metodo del verricello nel primo periodo e del traino aereo nel secondo periodo - Semplificazione del trainatore-istruttore.
- 1951 Scuola di volo veleggiato - Sistema doppiocomando - Metodo del verricello e del traino aereo.
- 1952 Scuola di volo veleggiato - Sistema doppiocomando - Metodo motore - Verricello - Traino aereo (MC.VE.TRA) - Primo brevettato: Brigliadori Leonardo.
- 1953 Scuola di volo veleggiato - Sistema doppiocomando - Metodo motore e traino aereo - semplificazione dell'eliminazione del verricello.
- 1966 Scuola di volo veleggiato - Sistema doppiocomando - Metodo globale con motoalante.
- 1967 Primi quattro allievi piloti brevettati: Baessato, Dall'Ora, Fatica e Medici.

Riccardo Brigliadori

AVIASPORT

La revue du Pilote

15, Allée Vendôme
Téléphone 591

Boîte Postale 26

93 - Livry-Gargan
C.C.P. 11369 - 28 Paris

rappresentante per l'Italia: Igino Coggi - Via Rainaldi 14 - 02100 Rieti.

MOTOALIANTE, CHE PASSIONE

La lettura della relazione di Briigliadori circa l'impiego del motoaliente biposto Motorfalke della Scheibe di Monaco a scopo didattico, ha messo in me un interno compiacimento nel constatare che questo tipo di aliente vada imponendosi nel Volo a Vela Italiano per opera di un appassionato che di questo sport se ne intende parecchio.

L'interesse espresso da Briigliadori nella sua relazione mi ha spinto a riprendere l'argomento di un mio precedente articolo in materia, pubblicato sull'ultimo numero di « Volo a Vela » del 1965. E questo non tanto per ripetere quanto già scritto, ma per chiarire la mente a quanti, dopo aver appresa la notizia dell'acquisto del Falke da parte del Centro di Volo a Vela di Calcinatè, sono venuti a battermi la mano sulla spalla esclamando: « Carlo, sarai contento che arriva il motoaliente! ». Non riesco proprio a capire perchè si deve chiamare così un apparecchio che dell'aliente ha solo l'apertura alare e il carico per mq. Nell'epoca delle superorchidee vorrei qualche cosa di meglio e l'ho già detto nel mio precedente articolo. Non si deve chiamare motoaliente una macchina volante con l'apertura alare di uno Standard, con l'efficienza di un aliente della classe dell'Asiago, con motore e relativa elichetta appiccicata sul muso della fusoliera. Sono d'accordo con voi, vola anche questo, non ce n'è di migliori, perciò ben venga il Falke. Però riflettete su questa mia domanda, perchè posate lo sguardo con malcelato desiderio sull'SHK, non vi basta l'M-100 S? Dirò di più, alcuni amici, che pregavo di non insistere su semplicistiche soluzioni motoaliantistiche a mo' di trabiccoli volanti, mi rispondevano: « Per volare va bene ». Ed io non mi stancavo di ripetere: « Per volare a Calcinatè non manca niente, ci sono alianti e aeroplani a motore, non c'è però l'apparecchio per volare come con un aliente ma in assenza di condizioni meteo ». Un giorno, sempre agli stessi amici, feci la proposta di acquistare un "Coso" motorizzato offertomi ad un prezzo più che vantaggioso, mi consigliarono dicendo: « Non pensare a quel biroccio, andrà be-

ne, ma è brutto ». Non sarà forse questo cambiamento di "gusti" dovuto al clima formatosi a Calcinatè dopo l'acquisto del Falke e la notizia dei brevetti fatti e conseguiti con il Motorfalke? Comunque sia, cari amici, non ve ne faccio una colpa per questo mutamento, anche voi, come gli altri che seguiranno, dovrete ammettere che il motoaliente verrà ad inserirsi nel Volo a Vela classico. Non vi suggerisce niente un'auto con una bicicletta da corsa legata sul tetto? La bicicletta da corsa nelle macchine che volano è rappresentata dall'aliente.

Riassumendo posso affermare, senza tema di smentita, perchè il tempo e gli avversari (se ce ne saranno) mi daranno ragione, che fra non molto il motoaliente verrà usato come si usa oggi l'aliente. Non voglio obbligare chi la pensa in modo diverso di vedere come vedo io, però è errato affermare che il motoaliente è assolutamente inutile.

Leggete i seguenti punti attentamente e vi convincerete dell'utilità del motoaliente in campo volovelistico.

1) Inutile completamente non lo è più perchè l'AVM ha ottenuto il conseguimento del brevetto « C » da parte di quattro suoi allievi con un aliente motorizzato Motorfalke. Inoltre a Calcinatè del Pesce hanno acquistato, per lo stesso scopo didattico, il Falke, che non è altro che il Motorfalke migliorato, con motore a quattro tempi e quattro cilindri.

2) Calcinatè è la roccaforte del Volo a Vela italiano e impera il motto « Volo a Vela o Poltrona a sdraio ». L'unico motoaliente oggi sul mercato è l'SF 27 M, ebbene se gli utenti delle poltrone provassero questo nuovo aliente motorizzato, sicuramente qualche poltrona sarebbe libera anche nei giorni di « stanca »; anche agli « sdraioni » piace divertirsi.

3) Non tutti gli appassionati di questo sport possono o vogliono fare dell'agonismo volovelistico; c'è una categoria di piloti che vorrebbe volare senza eccessivi problemi. Cosa ci sarebbe di meglio di

un motoalante silenzioso, che eliminerebbe il timore di fare un secondo traino per non avere agganciato subito la termica col primo?

A questa categoria appartengono pure quei volovelisti (se così si possono chiamare) che non hanno sufficiente dimestichezza con l'uso del borsellino, parenti stretti di quelli che non agganciano una termica nemmeno per scommessa e di questa specie ce ne « siamo » parecchi.

4) Questo è il punto più importante e deve essere preso in seria considerazione. Pur avendolo già accennato in altra parte dell'articolo, lo estendo anche in questo quarto punto perchè, come ripeto, è importante. I gruppi di volo a vela che hanno adottato il motoalante per insegnamento di volo dovranno pur far volare i loro allievi su alianti monoposto. Di qui sorge la necessità del motoalante monoposto, altrimenti l'allievo proveniente dal motoalante biposto sarà costretto a fare un periodo a doppio comando su un aliante tradizionale per apprendere il traino, che a pochi riesce subito comprensibile. Qui sarebbe necessaria una lunga chiacchierata, ma è meglio che ognuno faccia quella che ritiene più giusta.

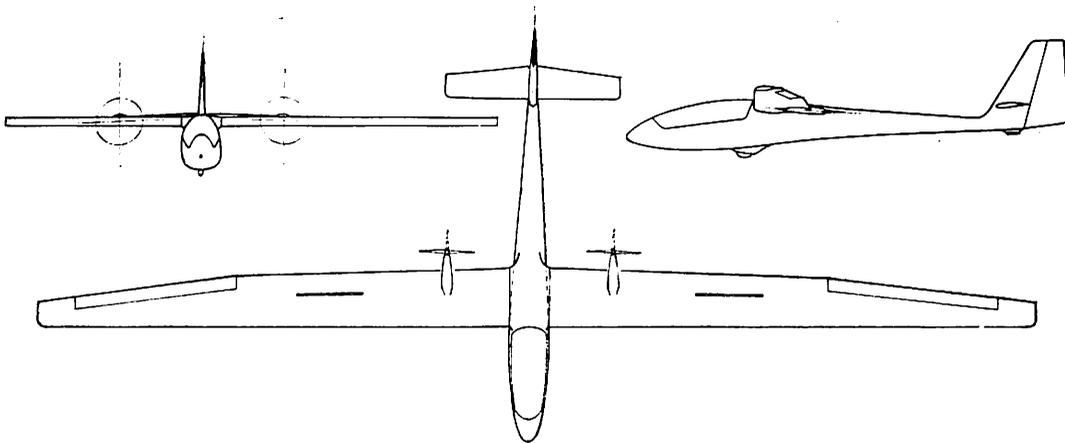
Ho avuto occasione di osservare volovelisti brevettati e abilitati al verricello ma non al traino, imparare questo nuovo metodo d'involo con poche lezioni a doppio comando. Ciò prova che il pilota che sa volare risolve questi problemi più facilmente del pilota novellino fresco di decollo e non molto sicuro delle manovre da farsi.

Lasciamo dunque che il pilota nato col motoalante voli con questo sia biposto che monoposto, semmai sarà poi lui stesso che chiederà di entrare nella ristretta schiera dei « Puri » del Volo a Vela (sempre che questi siano disposti ad accogliere i profanatori).

In considerazione di quanto detto, vorrei concludere dicendo che, poichè al momento attuale non ci sono sul mercato piccole e sicure turbine a prezzo conveniente, dobbiamo accantonare il motoalante per i piloti corsaioli e prendere in esame solo i due tipi di macchine occorrenti per i piloti di volo a vela di cui al punto 3° e 4° (volovelisti della domenica e allievi). Per i piloti del punto 3°, che ho definito « volovelisti della domenica » e per i quali il volo è motivo di svago, ci sarà un tipo di aliante della classe del DART 17 sicuro, tranquillo e soprattutto robusto, con due piccoli motori silenziosi (uno per ala, con elica a pale pieghevoli e se possibile anche rientrante), con l'elica propulsiva dietro il bordo d'uscita dell'ala. Questo tipo di motoalante sarà ben riuscito quando oltre a volare ottimamente, il rumore dei motorino disturberà il pilota quanto il motore dello scooter disturba il proprio guidatore.

Invece per i piloti del punto 4° (allievi) il motoalante indicato sarebbe un apparecchio della famiglia dello SPATZ, K 8, ecc., sempre con la formula delle eliche dietro il bordo d'uscita dell'ala, non rumoroso e facile al pilotaggio oltre che sicuro.

Carlo Carrera



AERO CLUB D'ITALIA

Calendario sportivo nazionale 1968

Competizione Internazionale di 1^a Categoria

Ae. C. I. Gara « Trofeo G. Cenni » con invito a stranieri e Campionato Nazionale di Volo a Vela, Rieti **2-12 Agosto**

Competizioni Nazionali

Ae. C. TORINO Gara di volo a vela, Torino **25-28 Aprile**
Ae. C. BOLOGNA 2° Trofeo Valle del Reno, Bologna **23-26 Maggio**

Raduni Nazionali

Ae. C. VICENZA Raduno volovelistico, Vicenza **15-16 Giugno**
Ae. C. LUCCA 1° Raduno lucchese di volo a vela **6-8 Agosto**

I lavori della commissione sportiva centrale

La C.S.C. ha deliberato le seguenti omologazioni:

Primati Nazionali

— VELOCITÀ SU TRIANGOLO DI KM. 300 - MONOPOSTI MASCHILE

Pilota: Giorgio ORSI

Aliante: SHK

Data: 12.8.1967

Percorso: Rieti-Vicoli-Rigali-Rieti Km. 304,200 - Veloc. Km/ 84,409

— VELOCITÀ SU TRIANGOLO DI KM. 200 - MONOPOSTI MASCHILE

Pilota: Walter VERGANI

Aliante: Cirrus

Data: 11.8.1967

Percorso: Rieti-Monte Cristo - Foligno Aerop.-Rieti Km. 206,600

Velocità: Km/h 94,325

— VELOCITÀ SU TRIANGOLO DI KM. 200 - MONOPOSTI FEMMINILE

Pilota: Adele ORSI

Aliante: Cirrus

Data: 11.8.1967

Percorso: Rieti-Monte Cristo-Foligno Aerop.-Rieti Km. 206,600

Velocità: 75,516 Km/h

Prove per Insegne F.A.I. di Diamanti

<i>Pilota:</i> Edgardo CIANI	- distanza su meta prefissata Km. 300 - 12.8.1967 -
<i>Pilota:</i> Claudio AMBROSINI	- Rieti-Vicoli-Rigali-Rieti Km. 304,200
<i>Pilota:</i> Vittorio ANTONIOTTI	- distanza su meta prefissata Km. 300 - 7.8.1967 - Rieti-Monte Petrano - Lugo dei Marsi Km. 311,750
	guadagno di quota - 5.10.1967 - m. 5.100 - Torino

Prove per Insegne F.A.I. d'Oro

<i>Pilota:</i> Emilio TESSERA CHIESA	- distanza libera - 7.8.1967 - Rieti-Monte Petrano- sulmona Km. 321,500
<i>Pilota:</i> Gualtiero FRANCO	- guadagno quota - 15.3.1967 - metri 3.900 - Rieti
<i>Pilota:</i> Francesco PACE	- guadagno quota - 15.3.1967 - metri 3.500 - Rieti
<i>Pilota:</i> Emilio CASAGRANDE	- guadagno quota - 15.3.1967 - metri 3.800 - Rieti

Insegna F.A.I. d'Argento

<i>Pilota:</i> Sigisfredo FREISINGER	- Insegna F.A.I. d'argento n. 247 omologata l'8.1. 1968
--------------------------------------	--

Prove per Insegne F.A.I. d'Argento

<i>Pilota:</i> Maurizio GUGLIELMI	- quota m. 1.200 Rieti - durata ore 5.17' Rieti
<i>Pilota:</i> Mauro BERTI CERONI	- durata ore 5.37' Rieti
<i>Pilota:</i> Andrea GATTINI	- quota m. 2.000 Rieti - durata ore 5.21' Rieti
<i>Pilota:</i> Giuseppe GANINI	- durata 5.26' Rieti

Bilancio preventivo esercizio finanziario 1968

TITOLO I - ENTRATE EFFETTIVE

Categoria I - Contributi

Cap. 1 - Contributo M.T.A.C.	140.000.000
Cap. 2 - Contributo C.O.N.I.	35.000.000
Cap. 3 - Contributo C.O.N.I.	3.000.000

Categoria II - Varie

Cap. 4 - Quote federative	7.000.000
Cap. 5 - Proventi manutenzione Campi Aviazione	30.000.000
Cap. 6 - Interessi su depositi bancari e su titoli di proprietà	5.000.000
Cap. 7 - Officina: riparazione aeroplani e motori agli Aero Clubs	15.000.000
Cap. 8 - Introiti Centro Volo a Vela Rieti	3.000.000
Cap. 9 - Cessione materiale a pagamento agli Aero Clubs	10.000.000
Cap. 10 - Entrate varie (brevetti, licenze sportive, I.AEPA ecc.)	5.000.000

TOTALE ENTRATE EFFETTIVE

253.000.000

TITOLO II - ENTRATE PER MOVIMENTO CAPITALI
TITOLO III - ENTRATE PER PARTITE DI GIRO

6.000.000

TOTALE GENERALE ENTRATE

259.000.000

TITOLO I - USCITE EFFETTIVE

Categoria 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	7.000.000
art. 1) Attività sportiva (gare, ecc...)	12.000.000
2) Provvidenze ai piloti	500.000
3) Spese generali riunione commissione	12.100.000
4) Personale attività Officina e Locomozione	1.400.000
5) Lavoro straordinario	2.300.000
6) Contributi assicurativi e previdenz.	5.000.000
7) Officina - per materiali, lavori, ecc.	2.300.000
8) Canone per locali demaniali 1968	
Cap. 4 - Volo a vela	15.000.000
art. 1) Attività sportiva (gare, ecc...)	1.500.000
2) Provvidenze ai piloti	1.500.000
3) Provvidenze per attività sportiva d'insegna e voli di distanza	11.000.000
4) Incremento flotta e contributo per acquisto carrelli	6.000.000
5) Centro Nazionale di volo a vela - Carburanti, lubrif., assicuraz., ecc.	500.000
6) Spese generali riunione commissione	7.000.000
7) Personale attività C.N.V.V. Rieti	500.000
8) Lavoro straordinario	1.500.000
9) Contributi assicurativi e previdenz.	1.100.000
10) Canone per locali demaniali	
Cap. 5 - Aeromodellismo e astromodellismo	4.000.000
art. 1) Attività sportiva (gare, ecc...)	1.000.000
2) Provvidenze agli aeromodellisti	1.000.000
3) Spese generali riunione commissione	3.000.000
4) Contributi piste, assicurazioni e varie	
Cap. 6 - Paracadutismo	6.000.000
art. 1) Attività sportiva	4.000.000
2) Provvidenze ai paracadutisti	7.000.000
3) Potenziamento acquisto paracadute e relativa manutenzione	1.000.000
4) Riunioni commissione, assicurazioni e varie	— — —
Cap. 7 - Scuole di pilotaggio	
Cap. 8 - Stampa - Propaganda aeronautica e mostre	300.000
- Unga	500.000
- abbonamento riviste e giornali	6.500.000
- ecc. (?)	
	7.300.000
	3.000.000
	— — —
Cap. 9 - Riunione Organi Ae.C.I.	
Cap. 10 - Contributi agli Aero Clubs	
Cap. 11 - Contributi agli Aero Clubs per assicurazioni obbligatorie personale di volo e RCT	20.000.000
Cap. 12 - Contributi agli Aero Clubs per assicurazione corpo velivoli	— — —
Cap. 13 - Contributi agli Aero Clubs per rinnovo flotta e riparazioni a/m	— — —
Cap. 14 - Contributo agli Aero Clubs per incremento assicur. piloti istrutt.	1.200.000

Cap. 15 - Magazzino Urbe	
art. 1) Acquisto materiale aeronautico e varie	10.000.000
2) Personale attività magazzino	2.300.000
3) Lavoro straordinario	300.000
4) Contributi assicurativi e previdenz.	500.000
Categoria II - Oneri del personale	
Cap. 16 - Assegni ed indennità al personale	37.000.000
Cap. 17 - Consulenze tecniche qualificate	1.000.000
Cap. 18 - Compensi per lavoro straordinario	2.500.000
Cap. 19 - Compensi speciali per prestazioni eccezionali rese in eccedenza ai limiti stabiliti per il lavoro straordinario	2.000.000
Cap. 20 - Contributi assicurativi e previdenz.	8.000.000
Cap. 21 - Accantonamento fondo liquidazione personale	4.000.000
Categoria III - Spese Generali	
Cap. 22 - Rappresentanza	400.000
Cap. 23 - Viaggi e missioni	1.000.000
Cap. 24 - Manutenzione e imposta fabbricati	— — —
Cap. 25 - Locomozioni	800.000
Cap. 26 - Stampati, cancelleria, postali, telegrafiche, telefoniche e varie	5.000.000
Cap. 27 - Affitto locali uso uffici e relative spese generali, imposte fabbricato sociale	9.500.000
Cap. 28 - Attrezzature per uffici	500.000
Cap. 29 - Spese imprevedute (medaglie, legali, ecc.)	1.700.000
Categoria IV - Spese varie	
Cap. 30 - Manutenzione campi di aviazione	18.000.000

TITOLO II - USCITE PER MOVIMENTI DI CAPITALI

TITOLO III - USCITE PER PARTITE DI GIRO

	6.000.000
TOTALE GENERALE USCITE	259.000.000

Il Presidente
F.to Dott. FRANCO PALMA

Quesito della relazione al nostro Consigliere Federale:

Titolo I - Uscite Effettive

Cap. 8 - Stampa - Propaganda aeronautica e mostre L. 7.300.000
*Non è eccessivo liquidare con un semplice « eccetera » un preventivo di spesa ammon-
tante a L. 6.500.000?*

COMUNICATO STAMPA

Roma, 28-2-1968

Sul supplemento n. 2 al Bollettino Ufficiale del Ministero dei Trasporti e dell'Aviazione Civile - Direzione Generale dell'Aviazione Civile - in data 26 febbraio 1968 è stato pubblicato un bando di concorso per l'ammissione di 20 allievi ad un corso per il conseguimento del brevetto di pilota civile di 3° grado, del brevetto di Ufficiale di rotta di 2° classe, dell'abilitazione al volo strumentale e dell'abilitazione limitata di radiotelegrafia in lingua inglese.

Il corso, della durata di 5 mesi, sarà svolto presso le scuole di pilotaggio degli Aero Clubs di Roma e di Torino, fra i quali saranno ripartiti gli ammessi al concorso.

I candidati debbono far pervenire le domande di ammissione al concorso all'Aero Club d'Italia - Viale Maresciallo Pilsudski, 122 - 00197 ROMA - entro il 40° giorno successivo al 26 febbraio 1968 (data della pubblicazione del bando sul Bollettino Ufficiale).

Sono ammessi al concorso i cittadini italiani in possesso dei sottoelencati requisiti:

a) Diploma di istituto di istruzione secondaria di 2° grado.

b) Brevetto di pilota civile di 2° grado, con licenza in corso di validità, con all'attivo un minimo di 120 ore di volo, delle quali almeno 20 effettuate nei sei mesi precedenti la data di presentazione della domanda di ammissione al concorso.

c) Età non superiore ai 35 anni alla data di pubblicazione del presente bando di concorso.

d) Trovarsi agli effetti della posizione militare, in una delle seguenti condizioni:

1) aver superato il limite di età prescritto per la partecipazione ai concorsi per allievi ufficiali piloti di complemento dell'Aeronautica Militare e non essere stati

dichiarati « non idonei » al servizio militare per motivi psicofisici;
oppure

2) aver già assolto gli obblighi militari ma aver superato il limite di età prescritto per la partecipazione ai concorsi per allievi ufficiali piloti di complemento dell'Aeronautica Militare;
oppure

3) non aver assolto, per motivi legalmente riconosciuti, gli obblighi militari ma aver superato il limite di età previsto per la partecipazione ai concorsi per allievi ufficiali di complemento dell'Aeronautica Militare;
oppure

4) aver superato il 26° anno di età.

e) Essere stati dichiarati, da un Istituto medico Legale dell'Aeronautica Militare, idonei al conseguimento del brevetto di pilota civile di 3° grado in data non anteriore a sessanta giorni di quella di presentazione della domanda di ammissione al presente concorso.

I candidati devono presentare, in sede di visita medica, copia del foglio matricolare rilasciata dalla competente autorità militare.

L'esame delle domande sarà affidato ad una Commissione giudicatrice nominata dal Presidente dell'Aero Club d'Italia e sarà composta dal Presidente, da quattro membri qualificati in relazione agli argomenti oggetto del colloquio, e del segretario.

Essa provvederà a compilare la graduatoria sulla base delle ore di volo effettuate in qualità di pilota e di allievo pilota; in caso di parità la preferenza verrà data al candidato più giovane.

I primi trenta classificati in tale graduatoria verranno invitati ad un colloquio avente per temi le materie professionali, l'aviazione commerciale, turistica e sportiva, le scuole di pilotaggio, la cultura generale e la lingua inglese.

Il colloquio avrà luogo a Roma presso la sede dell'Aero Club d'Italia davanti alla predetta Commissione.

Tra i candidati che avranno sostenuto favorevolmente il colloquio, i primi venti classificati secondo la graduatoria prima menzionata verranno ammessi al corso.

Gli allievi ammessi al corso saranno tenuti a risiedere nella località sede del corso stesso per tutta la sua durata e a seguire gli orari stabiliti dalle rispettive Direzioni dei corsi.

Le spese relative allo svolgimento pratico e teorico del corso saranno a carico dell'Aero Club d'Italia.

A carico degli allievi rimarranno quelle relative all'alloggio ed al vitto.

A titolo di contribuzione a tali spese, gli allievi riceveranno dall'Aero Club d'Italia la somma di L. 70.000 mensili per il periodo di presenza al corso.

Verrà inoltre ad essi fornito gratuitamente il materiale didattico e una combinazione di volo.

Gli allievi saranno assicurati a cura e spese dell'Aero Club d'Italia contro i rischi del volo e per malattie che potessero insorgere durante il periodo del corso.

Effettuate le prime cinque missioni di volo previste dal programma, gli allievi verranno sottoposti ad accertamento attitudinale a cura delle rispettive Direzioni di corso di Roma e di Torino.

Gli allievi che a insindacabile giudizio delle predette Direzioni saranno ritenuti « non idonei » verranno dimessi dal corso di autorità.

Durante il corso verranno svolte da ogni allievo circa sessanta missioni di volo su velivoli mono e bimotori per un totale di circa 75 ore di volo.

Il programma teorico prevede le sottostate materie d'insegnamento:

- navigazione aerea - aerotecnica - meteorologia - servizio della circolazione aerea, regole e procedure di volo - disciplina giuridica della navigazione aerea - medicina aeronautica - lingua inglese.

Gli allievi effettueranno inoltre circa 15 ore di esercitazioni all'allenatore strumentale.

Il corso sarà articolato in due fasi; al termine della prima fase gli allievi verranno sottoposti, da parte di una Commissione ministeriale, a un esame teorico-pratico per il conseguimento di:

- brevetto di pilota civile di 3° grado;
- brevetto di Ufficiale di rotta di 2° classe;
- abilitazione limitata di radiotelegrafia in lingua inglese.

Al termine della seconda fase gli allievi verranno sottoposti, da parte di una Commissione ministeriale, a esame teorico-pratico per il conseguimento dell'abilitazione strumentale.

Gli esami avranno luogo secondo le modalità prescritte dalle vigenti disposizioni. Agli allievi che avranno ultimato con esito favorevole il corso e ottenuto tutti i brevetti e le abilitazioni di cui sopra l'Aero Club d'Italia rilascerà un diploma.

L'istituzione delle scuole di 3° grado presso gli Aero Clubs di Roma e di Torino, e l'emanazione del concorso di cui il presente comunicato è oggetto, rientrano nel quadro della politica a cui si ispira l'Aero Club d'Italia, intesa a contribuire, in modo sostanziale, alla formazione dei piloti civili in possesso dei requisiti necessari per l'impiego nell'Aviazione Commerciale.

Per ulteriori e più dettagliate informazioni, e in particolare per ciò che si riferisce alla documentazione che dovrà essere presentata a corredo della domanda, gli interessati possono rivolgersi all'AERO CLUB D'ITALIA - Viale Maresciallo Pilsudski, 122 - 00197 ROMA.

Alianti in vendita

Ci segnalano che sono in vendita due alianti M.100/S in ottime condizioni ed in linea di volo. Gli interessati all'acquisto possono scrivere alla rivista che provvederà all'inoltro delle offerte.

LETTERE AL DIRETTORE

Ancora a proposito del pilone di vicoli...

Caro Scavino,

ho letto con interesse i tre articoli pubblicati da « Volo a Vela » nello scorso numero sulle difficoltà incontrate dai piloti partecipanti all'edizione 1967 del Campionato Nazionale, sull'ormai famigerato pilone di Vicoli.

Istruttivi gli articoli di Ciani e Vergani, non altrettanto, direi, quello di Errekappa, sul quale ho qualcosa da rilevare.

È vero che nell'intento di rendere il suo pezzo brillante, l'autore si ripromette scherzosamente di mantenere « un certo qual tono maligno »; ma, per quanto mi riguarda direttamente, ciò non giustifica la legittimità di certe asserzioni che, fra l'altro — a parer mio — non hanno nulla di sollazzevole.

Ora, io credo di saper stare allo scherzo (in Argentina, alla fine di Campionati meteorologicamente sfortunati, mi son lasciato appendere alle piante, condannare al rogo..., buttare vestito nelle piscine): purchè lo scherzo abbia i caratteri che lo rendono riconoscibile come tale, e sempre nella misura in cui la trovata umoristica lasci trasparire la verità dei fatti.

Errekappa, invece, ha detto le cose a metà: ha riportato tra virgolette soltanto le raccomandazioni formulate dal « meteo » in sede di Briefing, tacendo quello che mezz'ora dopo lo stesso « meteo » ha fatto per ottenere dalla Commissione Sportiva operante che le partenze dei concorrenti iniziassero con un'ora di anticipo sull'orario fissato al Briefing.

È stata questa anticipata partenza — richiesta in seguito all'anormale evoluzione della situazione meteorologica — che ha permesso ai piloti che temevano i temporali di superare agevolmente il pilone di Vicoli.

Più di un concorrente ha preferito invece restare in veleggiamento d'attesa sul Termino per seguire l'evoluzione dei minac-

ciosi « cumulus congestus » formati sul gruppo del Gran Sasso.

Ora, questi « congestus » erano precisamente sul secondo lato del triangolo dei 300 Km! Ed allora? Al Briefing meteorologico era stato detto che su tale lato del percorso esisteva la « possibilità » di temporali, perchè la massa d'aria che interessava il crinale appenninico dell'Italia Centrale era in condizioni di instabilità selettiva. Chi ha un po' di dimestichezza con l'aerologia sa che in tali condizioni prima o poi qualche « congestus » arriva alla degenerazione temporalesca. C'è ancora da dire che anche in meteorologia si parla di « possibilità » quando esistono le condizioni teoriche perchè un certo fenomeno si produca, senza tuttavia averne l'assoluta certezza. Inoltre Errekappa ha forse dimenticato che i diagrammi termodinamici di cui ci si serve per il pronostico dei temporali, non trovano sempre una valida applicazione pratica. Le indagini meteorologiche continuano in questo campo e quando gli studiosi che vi si dedicano avranno detto l'ultima parola, i « meteo » sbaglieranno meno.

Tornando a parlare dell'anticipata partenza della gara del 12 agosto 1967, diremo che è stata motivata dall'anormale aumento di temperatura riscontratosi nella regione del Campionato dopo le ore 10,30 (ora legale). È ovvio che quanto era stato detto al Briefing a proposito delle condizioni termiche che avrebbero tardato a venire, non aveva più nessun valore. Il rapido aumento della temperatura (6° C in meno di due ore) avrebbe infatti accelerato il processo di labilizzazione degli strati superficiali ed anticipata l'attività termococonvettiva. Di questo se ne dovevano poi accorgere i concorrenti quando, subito dopo lo sgancio dai velivoli rimorchiatori, trovavano attorno al campo i 3 metri a salire!

Era facile intuire, in tali condizioni, che l'aumento di temperatura avrebbe determinato contemporaneamente una caduta di pressione in tutte le valli soleggiate dell'Italia Centrale e che tale fatto avrebbe innescato anzi tempo le brezze di ma-

re. Dalla Valle del Pescara, infatti, cominciò ad affluire abbondantemente aria adriatica umida nella regione del pilone di Vicoli, dove la base di condensazione dei cumuli si abbassò notevolmente, il loro sviluppo verticale andò rapidamente aumentando, le varie cellule si unirono, circondandosi di stratocumuli accompagnati da piovvaschi isolati.

Per la verità, e non senza disappunto, di tutto questo l'incriminato « meteo » si rese conto tempestivamente e fece del suo meglio per correre... ai ripari.

Per concludere serenamente diremo che, purtroppo, tutti sapiamo che la meteorologia non è una scienza esatta e che per di più i « meteo » (esseri umani) possono anche sbagliarsi. Il compito di questi uomini è ingrato perchè, accade così, quando il tempo non è come lo si vorrebbe, si tende ad ampliare oltre il lecito le loro responsabilità, e quando invece tutto va bene, la bravura dei piloti, che ha avuto modo di mettersi in luce, fa apparire — per così dire — superflua l'opera loro.

Ora, il « meteo » non si lagna di questo stato di cose, che prende con spirito, o si sforza di farlo.

Quello che non piace al meteo è che i piloti, per scarsa preparazione meteorologica, pretendano da lui quello che non potrà mai fare: cioè i miracoli. Un'altra cosa non gli piace e lo irrita: è la deformazione dei fatti, anche quando, più o meno responsabilmente, si intende solo fare dello spirito.

Il meteo ha bisogno della collaborazione dei piloti, i quali potranno e anzi dovranno dirgli quando sbaglia, affinché si crei quel rapporto di mutua comprensione dei rispettivi problemi, dal quale solo può trarre giovamento l'attività dell'uno e degli altri.

Con volovelistica cordialità ti saluta il tuo

Plinio Rovesti

Caro Plinio,

ricevo con piacere e pubblico subito la tua lettera nella speranza che rappresenti, per altro verso, una ripresa della Tua collaborazione alla Tua rivista.

Non voglio entrare in merito al contenuto, Tu però sai benissimo com'è difficile trovare materiale e come non si possa quindi essere troppo esigenti.

Ciao, tuo

Renzo Scavino

Ventimila al corpo!

Caro Direttore,

leggo sul Numero 71, a pagina 7:

« Assicurazione in corpo aliante.

« Verrà garantito come per il passato un

« contributo di lire 20 mila agli Aero

« Club per l'assicurazione in corpo di ogni

« aliante... »

Ti sarò molto grato se vorrai precisarmi:

a) cosa devo fare per ottenere le 20 mila per ogni assicurazione corpo alianti, PER IL PASSATO

b) cosa devo fare per ottenere le 20 mila per ogni assicurazione corpo alianti, per l'anno in corso.

Ti ringrazio per la collaborazione e ti saluto.

Il Vice Presidente

A.V.A.L.

(O. Ricotti)

Caro Vice Presidente, nell'impossibilità di darTi una valida risposta, giro la Tua domanda al Presidente della Commissione Egidio Galli, pregandola di voler rispondere pubblicamente in modo che le istruzioni possano essere utili anche per altri interessati.

Cordialmente, tuo

Renzo Scavino

Cestinata per...

la solita lettera che chiedeva che fine ha fatto la Coppa San Pedrino.

Federation Aeronautique Internationale

Il volo a vela e i giochi olimpici

(traduzione a cura di G.V.K. e Selene)

N.d.R.

Negli ultimi tempi si è sentito ripetutamente parlare in favore dell'inclusione del Volo a Vela nei prossimi Giochi Olimpici. Durante la recente riunione della Commissione Internazionale del Volo senza Motore svoltasi a Parigi è stato presentato un riassunto di quella che finora è stata la breve ma interessante storia del nostro sport nell'ambito dei Giochi. Poiché la discussione in merito continua riteniamo valido presentare ai nostri lettori questo riassunto.

Nel 1936 il Volo a Vela viene a trovarsi per la prima volta in contatto con i Giochi Olimpici.

Sotto la spinta della Fédération Aéronautique Internationale (FAI) l'aero club tedesco organizza uno stage internazionale di Volo a Vela in occasione dei Giochi Olimpici svoltisi a Berlino nel 1936. Squadre di diversi paesi facenti parte della FAI partecipano a questo stage che si tiene nel-

l'aeroporto di Berlino-Rangsdorf. Nonostante che il Volo a Vela non sia ancora accettato come disciplina dei Giochi, questo raduno deve servire a dimostrare il carattere atletico di questo tipo di attività sportiva. Il volovelista ungherese Ludwig Rotter dà delle ottime prestazioni con il suo aliante « Nemere ». Realizza un volo con meta prefissata da Berlino, dove si svolgono i Giochi, fino a Kiel sul Mar Baltico, dove si svolgono le regate olimpiche.

Avendo superato una distanza di 330 km. questo volo diventa un record internazionale.

Durante una manifestazione di volo a vela nell'aeroporto di Berlin-Staaken questo sport viene presentato al Comitato Olimpico e ad un grande pubblico con un ampio programma. Dopo la chiusura dei Giochi Olimpici la FAI presenta al Comitato Internazionale Olimpico una richiesta per l'inclusione del Volo a Vela nelle discipline dei Giochi. Nel 1937 durante la sua riunione al Cairo il Comitato Olimpico accetta questa richiesta ed il Volo a Vela viene incluso nel programma dei Giochi nella categoria delle discipline facoltative.

Si propone allora di usare un solo tipo di aliante e viene subito organizzata una competizione internazionale per la progettazione di un monoposto olimpico.

Nel 1938 questa competizione si svolge sull'aeroporto di Sezze Romana a sud di Roma. Un totale di sei alianti vengono studiati nel loro meccanismo e le caratteristiche di volo sono sperimentate da un comitato internazionale. Viene scelto l'aliante del noto progettista tedesco Hans Jakobs che divenne poi famoso col nome di « Olympia Meise ».

Si decide che i prossimi Giochi Olimpici si svolgano a Helsinki - Finlandia nel 1940. La Finlandia si dichiara pronta ad organizzare quella che sarebbe stata la prima competizione olimpica di Volo a Vela.

I preparativi iniziano fin dal 1938 sull'aeroporto finlandese di Jämijärvi.

Nel 1939 l'inizio della seconda Guerra Mondiale cancella i Giochi del 1940 e così anche la prima competizione volovelistica

sotto la bandiera dei Giochi Olimpici non può aver luogo.

I Giochi Olimpici contengono due categorie di attività sportive:

1 - Le discipline obbligatorie.

In questa categoria rientrano tutti gli sports classici come atletica leggera, nuoto, equitazione, lotta, ecc. In ogni caso il Paese organizzatore deve garantire la preparazione l'esecuzione di queste discipline.

2 - Le discipline facoltative.

Il Paese organizzatore può decidere secondo il suo giudizio se queste discipline debbano essere svolte o meno.

Nel dopoguerra nessun paese organizzatore dei Giochi Olimpici (Melbourne, Roma, Tokio) per motivi di spese ha potuto organizzare lo svolgimento delle discipline facoltative.

Dopo i grandiosi Giochi Olimpici di Roma e di Tokio il Comitato Internazionale Olimpico ha deciso di mantenere i Giochi e la sua espansione nel limite delle possibilità organizzative. Diverse discipline facoltative, come competizioni di squadre ed anche il Volo a Vela, sono state escluse dal programma olimpico. Questo stava a significare la fine del Volo a Vela nell'ambito olimpico.

Durante l'ultima riunione della Commissione Internazionale del Volo senza motore il Presidente Seff Kunz ha tenuto la seguente relazione sulla possibile partecipazione del Volo a Vela ai prossimi Giochi Olimpici.

I negoziati con il Comitato Organizzativo dei XX Giochi Olimpici, che si terranno a Monaco nel 1973, hanno dato fino ad oggi i seguenti risultati:

Essenzialmente vi sono due possibilità per la partecipazione del Volo a Vela ai Giochi Olimpici:

a) quale sport dimostrativo

b) quale disciplina ufficiale Olimpica.

1) Il Volo a Vela ai Giochi Olimpici quale Sport dimostrativo

Il Comitato organizzatore dei Giochi Olimpici del 1972 ha ricevuto l'ordine dal IOC di preparare un programma definitivo per 20 sport olimpici differenti e di proseguire con l'intera organizzazione.

In più il comitato può scegliere due discipline quali sport dimostrativi.

Queste dimostrazioni hanno lo scopo di presentare il carattere atletico di uno sport che non abbia mai partecipato ufficialmente ai Giochi.

Il Comitato Organizzativo ha già ricevuto numerose richieste da parte di vari sport, tra i quali solo due saranno scelti e presentati all'IOC per l'approvazione.

Il Comitato Organizzativo è molto favorevole al Volo a Vela, e vi sono buone probabilità che la sua domanda venga accettata. Le richieste devono comunque essere fatte nella primavera del 1968.

Le richieste devono essere unite ad un programma che deve contenere i seguenti dettagli:

1) Luogo di dimostrazione (aeroporto).

2) Programma della dimostrazione, cioè: le discipline incluse nella competizione le dimostrazioni di volo il tempo esatto previsto programma in alternativa in caso di cattivo tempo

3) Numero dei partecipanti:
piloti
funzionari e aiuti
personale per l'organizzazione

4) Macchinari sportivi:
indicazioni per la regolamentazione delle licenze degli alianti
aerei trainatori
altri macchinari

5) Indicazioni per l'alloggio dei partecipanti, facilitazioni sanitarie e cibi

6) Lista delle spese:

spese
entrate

7) Organizzazione per gli spettatori:
tribune (almeno per l'IOC e per i membri
d'onore)
barriere.

Gli sport dimostrativi non sono considerati discipline ufficiali Olimpiche. Non saranno date medaglie né fatte classifiche.

Nelle trattative è stato discusso anche il problema dei dilettanti. Non vi è nessuna regolamentazione a questo proposito per quanto riguarda gli sport dimostrativi.

2) Il Volo a Vela quale disciplina ufficiale Olimpica

Per l'accettazione del Volo a Vela quale sport ufficiale Olimpico la FAI deve fare una richiesta all'IOC. Ma poichè l'IOC non intende allargare il programma dei Giochi Olimpici non vi è alcuna speranza che nuovi sport siano inclusi nei Giochi.

Ad ogni modo prima che il Volo a Vela sia incluso nel programma Olimpico la questione dei dilettanti deve essere chiarificata e definita dalla F.A.I.

Nel caso vi fosse una tendenza ad inviare una richiesta all'IOC per far accettare il Volo a Vela quale disciplina ufficiale Olimpica si suggerisce comunque di iniziare come sport dimostrativo.



Organisation Scientifique et Technique
Internationale du Vol a Voile

Esame degli alianti di classe standard per il trofeo dell'Ostiv - 1968 Leszno - Polonia

Durante i Campionati del Mondo di Volo a Vela, che si terranno dal 2 al 19 giugno 1968 a Leszno in Polonia (circa a 70 km a sud-ovest di Poznam), una giuria designata dal Comitato dell'OSTIV procederà all'esame degli alianti di classe Standard per il Trofeo OSTIV 1968. Gli alianti iscritti dovranno essere presentati alla Giuria il 2 giugno, con i documenti qui menzionati.

La valutazione sarà fatta secondo le regole contenute nel Specification for Standard Class Sailplanes, e nelle pubblicazioni apparse su Aero Revue Suisse (per esempio nel n. 10/1965), nella pubblica-

zione dell'OSTIV n. VIII e nel codice sportivo della FAI, Sezione 3, paragrafo IIIE.

Desideriamo mettere qui in rilievo i seguenti punti:

1) L'aliante deve essere messo a disposizione della giuria, quando viene richiesto, per gli esami al suolo e in volo. Questo non impedirà però la partecipazione dell'aliante ai Campionati. Dovranno allo stesso tempo essere a disposizione gli aiutanti necessari per il montaggio e una persona capace di fornire i dettagli tecnici.

Il concorrente risponde dei rischi relativi all'esame della giuria, comprese le prove in volo. Egli deve pure mettere a disposizione un paracadute adatto all'aliante. (Attenzione: l'apertura alare non deve superare i 15.000 mm.).

2) La documentazione relativa all'aliante, se non è stata inviata in anticipo, deve essere presentata al completo il 2 giugno e deve comprendere:

a) *Formula delle caratteristiche del tipo*, debitamente riempito (Data sheet, secondo il World's Sailplanes II)

b) indicazioni complementari (progetto, calcoli, metodo di costruzione, ecc.)

c) Piani in tre proiezioni in scala 1 : 20 o 1 : 50 con i dati principali.

d) Se possibile delle fotografie

e) Attestati che l'aliante rientra nella Classe Standard

f) Certificato di navigabilità

g) Manuali di volo, di manutenzione e di riparazione

h) Se possibile, un rapporto delle prove di volo

i) Performances (misurate, calcolate o stimate)

j) Nome della persona che si trova a Leszno per fornire i dettagli tecnici.

I documenti da a) a e) devono essere redatti in inglese, francese o tedesco. I documenti da f) a i) possono essere scritti in altre lingue se possono essere tradotti e spiegati per la giuria.

3) La Giuria è stata composta come segue sulla base delle proposte presentate dagli Aero Club nazionali durante la seduta del Comitato dell'Ostiv del 30 gennaio 1968:

1. Borys Puzej, Polonia (Presidente)

2. Ilbert de Boer, Olanda

3. Reinaldo Picchio, Argentina

4. Lorne Welch, Inghilterra

5. Hans Zacher, Germania

4) Informazioni possono essere ottenute da:

Dipl. Ing. Borys Puzej
Aero Club della Repubblica Polacca
Krakowskie Przedmiescie 55
Varasavia, Polonia

e, dopo il 30 maggio 1968:

Dipl. Ing. Borys Puzej
Lotnisko (Aeroporto)
Leszno, WLP/Polonia

OSTIV

Schipol Oost, Olanda

Febbraio 1968.

Prenotazione dell'albergo per i partecipanti al Congresso dell'Ostiv

I partecipanti al Congresso dell'Ostiv potranno prenotare una camera in un albergo nuovo e confortevole, o in bungalows, a Bozkowo, a circa 25 km dall'Aeroporto di Leszno. Le camere sono tutte a due letti, con doccia. Il prezzo della pensione completa (ad una tariffa specialmente ridotta) sarà di \$ 10 al giorno, comprendente la prima colazione e il pranzo in albergo (previo arrangiamento con gli organizzatori il pranzo si può avere anche all'aeroporto), la colazione all'aeroporto, il trasporto in autobus tra l'albergo e l'aeroporto e la partecipazione all'escursione organizzata dall'Aero Club di Polonia.

È importante seguire la seguente procedura per la prenotazione, per il fatto che gli alberghi avranno molte richieste in quel periodo.

1) I partecipanti devono scrivere a:

Aéro Club de la République Polonaise
Krakowskie Przedmiescie 55
Varsavia (Warszawa), Polonia (Polska)
Indirizzo telegrafico: POLAERO, Warszawa, Polska.
prima del 1° maggio 1968, indicando la data d'arrivo e di partenza, e il mezzo di trasporto utilizzato. Una caparra di \$ 20 (due giorni) deve essere inviata perché la stanza possa essere prenotata.

2) L'Aero Club di Polonia invierà una risposta entro il 15 maggio, e il contenuto della lettera permetterà di ottenere più facilmente dalle autorità consolari il visto per la Polonia.

3) Il pagamento dei \$ 20, per le spese d'albergo, dovrà essere inviato al più tardi entro il 25 maggio a mezzo banca a:

Bank Handlowy S.A.
Warszawa, Polska
Conto n. 146-40200
(per Congresso OSTIV).

L'Aero Club di Polonia dovrà nello stesso tempo essere avvisato che il versamento è stato fatto. Nel caso di una cancellazione, o di un arrivo ritardato, questa somma non potrà essere rimborsata a meno che la camera non abbia potuto essere data ad un'altra persona.

4) Il resto delle spese d'albergo sarà pagato in *valuta straniera* presso la Réception dell'aeroporto di Leszno.

5) Tutti i partecipanti al Congresso dell'OSTIV sono pregati di cambiare la loro valuta in Zlotys all'Aeroporto di Leszno, dove l'ufficio del cambio sarà aperto durante tutto il Congresso (questo faciliterà i compiti dell'Aero Club di Polonia). I partecipanti sono anche pregati di prendere nota del fatto che in Polonia è vietato importare o esportare Zlotys.

6) Tutti i partecipanti devono annunciare il loro arrivo alla Réception all'aeroporto di Leszno. I dettagli riguardanti i mezzi di trasporto saranno comunicati in seguito.

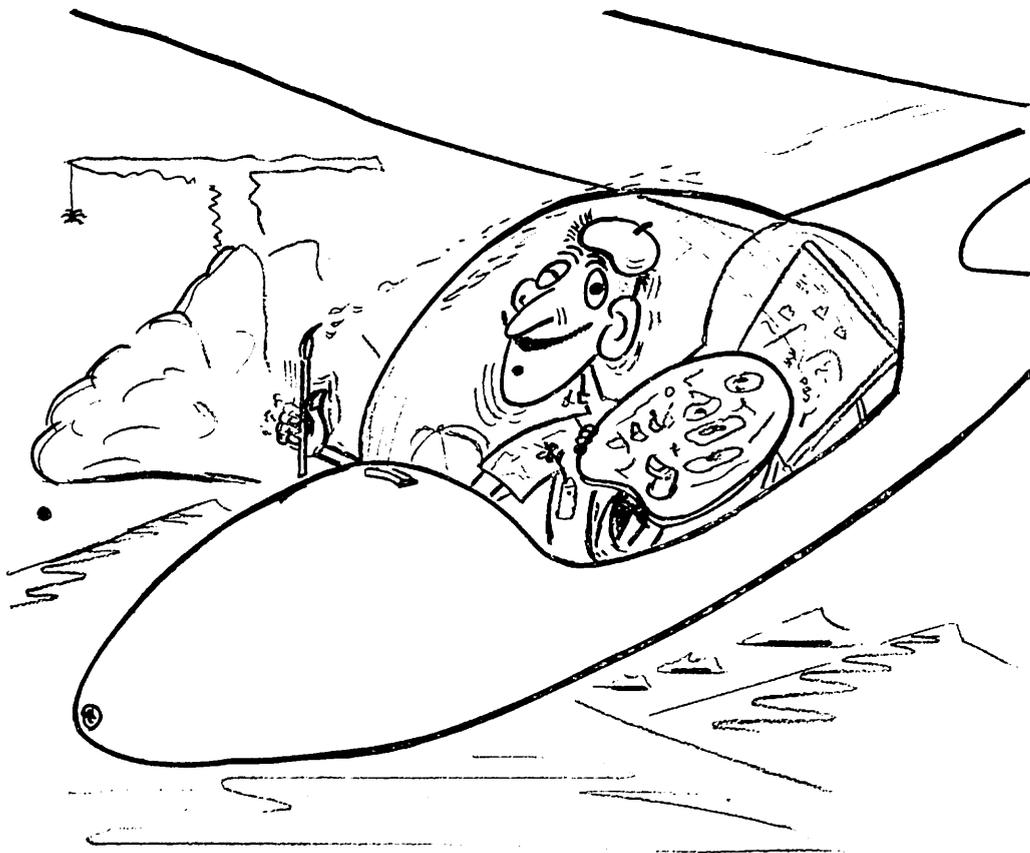
OSTIV

Schiphol Oost, Olanda

Febbraio 1968.

CALCINATE

SERA



A PROPOSITO DI "VICOLI," e "COSCIENZE," AL CCXVIII CONSIGLIO DELL' "HOMO VOLANS," SI E' PROPOSTO UN METODO DI RILEVAMENTO DEL PILONE SECONDO IL QUALE, OLTRE CHE FACILITARE IL RICONOSCIMENTO DEL "NEGATIVO" DA PARTE DEI COMMISSARI, SI DOVREBBE METTERE IN LUCE IL TEMPERAMENTO ARTISTICO DEI SINGOLI CONCORRENTI

La Fiera dei dubbi, ovvero « Un parto difficile ».

Abbiamo avuto a scuola un'educazione specifica sui problemi del volo e la tecnica delle costruzioni degli aeroplani.

Se si aggiunge che voliamo già da diverso tempo con attività piuttosto vivace, confesseremo che eravamo portati a considerare il volo a vela come qualcosa di molto noto, come la strada di casa o il nostro gatto.

Quando dunque Orsi ci propose di scrivere un articolo che avesse lo scopo di spiegare al popolo le tecniche di volo usate dai nostri campioni, accettammo, convinti di non trovare alcuna difficoltà.

Bene: questa che leggete, (e non sappiamo ancora « se » la leggerete) è qualcosa come l'undicesima versione dell'articolo così superficialmente sottovalutato.

Certo rimane il dubbio. Noi non abbiamo mai fatto gare e Orsi non potrebbe (approfittando brutalmente della nostra buona fede) averci fatto scrivere un sacco di storie?

Scaricati dal dubbio e dalla responsabilità, facciamo finalmente la spiega.

Diamo per scontato che tutti voi conosciate la teoria e l'uso del McReady, però vediamo di accennarne ugualmente una sintesi.

Durante la parte di volo che intercorre tra il passaggio del traguardo di partenza e il punto in cui si decide di iniziare la planata finale, lo zero dell'anello McReady dovrà sempre trovarsi sul valore di salita che stimiamo possa avere la prossima termica che incontreremo. Dovremo quindi tenere la velocità indicata dalla posizione della lancetta del variometro sull'anello.

Veniamo al problema che più ci interessa, cioè la planata finale nel minor tempo possibile.

A questo scopo esiste il regolo di Barberà elaborato da Walter Vergani. Tale strumento è stato ulteriormente perfezionato con l'invenzione della taboscia⁽¹⁾, tabella da coscia, la quale elimina un inconveniente tipico del regolo, cioè il fatto di occupare eccessivamente l'attenzione del pilota.

Ricordiamo a questo proposito che lunga ancora si trascina la disputa: Meglio il regolo o la taboscia?

Allontaniamo, timorosi delle conseguenze, il subitaneo richiamo che la mente insegue, e cioè la Picwickiana disputa riguardo la famosa, misteriosissima iscrizione.

Pubblichiamo invece una dichiarazione di Walter Vergani a proposito della questione, ricordando che i regolaristi egli eleggono quale loro profeta.

Forti di questa conferma, essendo noi tabellisti, riportiamo qui diseguito una tabella a fumetti (ultimo perfezionamento, quella elettronica è già allo studio); di un SHK, con riportati i McReady teorici.

Diciamo teorici perchè molte possono essere le approssimazioni di questo metodo, conseguenza delle varie reazioni soggettive del pilota (umore, digestione, prudenza o improvvise variazioni meteo).

Per meglio comprendere i vari passaggi, ammettiamo di compiere il circuito dei 230 km Rieti-Assergi-Nocera Umbra-Rieti. Le condizioni della giornata sono mediamente da + 2; base cumulo 3000 metri.

Partiamo da Rieti, saliamo al plafond e voliamo usando il McReady fino a Nocera Umbra, sfruttando tutte le termiche da + 2 fino al plafond 3000 che consideriamo omogeneo per poter effettuare questa spiegazione teorica.

Ammettiamo ora di trovarci a Nocera Umbra a 2000 metri, dentro una termica da + 2.

La tabella ci dice che dobbiamo salire fino a 2650, prima di poter impostare la planata.

Saliamo a 2650 metri e partiamo con la velocità indicata dal McReady.

Durante la planata le condizioni sono cambiate improvvisamente.

A Foligno troviamo 3 metri a salire. Ci mettiamo nella termica, raggiungiamo la quota indicata e partiamo con la nuova velocità.

A Trevi ci accorgiamo che, essendo variate di nuovo le condizioni, invece di trovarci a 2180 metri, ci troviamo a 1700.

La tabella ci dice che questa è la quota corrispondente alla salita + 2. Riduciamo la velocità e proseguiamo.

A Spoleto la quota conferma la velocità corrispondente la + 2. La conserviamo e arriviamo a Rieti.

Ci sembra ovvio aggiungere che, se la quota indicata dalla tabella per una velocità corrispondente a McReady uguale a Zero (velocità di massima efficienza, fosse superiore a quella da noi posseduta, ci converrebbe riporre la meravigliosa invenzione e cercare una buona, vecchia termica.

Vogliamo ancora osservare che nell'ultimo tratto, cioè da Spoleto in avanti, potremmo ancora usare l'anello del McReady, facendo tutti i delphinamenti che lo strumento ci indica, ma l'esperienza consiglia di tenere la velocità media dando come sicura la tesi che le ascendenze pagano le discendenze.

Data la difficoltà dell'argomento che abbiamo cercato (coatti) di trattare, vi preghiamo, cari lettori di Volo a Vela, di scriverci le vostre impressioni e soprattutto le vostre critiche.

Sarebbe infatti interessante riuscire a combinare un dibattito, sicuramente utile per i nuovi e probabilmente necessario per i già bravissimi:

CREK

(1) NOTA PER PILUDU:

Tu puoi chiamarla « tabosso », ovvero tabella da osso.

Speriamo che gli interventi dei nostri lettori possano contribuire a chiarire meglio l'importanza di questo argomento; cosa che gli autori dell'articolo non hanno saputo fare.

Scavino

	0/87	1/116	2/135	3/148
TREVI Km 50	1540 / 1340	1820 / 1620	2100 / 1900	2400 / 2180
MONTE MAGG. Km 45	1400 / 1200	1660 / 1460	1900 / 1700	2160 / 1960
SPOLETO coscerno Km 33	1050 / 850	1270 / 1070	1450 / 1250	1630 / 1430
FIONDI Km 27	920 / 720	1100 / 900	1220 / 1020	1375 / 1175
FARENTILLO Km 22	780 / 580	920 / 720	1040 / 840	1150 / 950

	0/87	1/116	2/135	3/148
TODI Km 55	1660 / 1460	1980 / 1780	2300 / 2100	2620 / 2420
ACQUASPARTA Km 38	1250 / 1050	1450 / 1250	1640 / 1440	1870 / 1670
SANGEMINI Km 32	1050 / 850	1240 / 1040	1420 / 1220	1600 / 1400
TERNI ferriera Km 22	750 / 550	850 / 650	1000 / 800	1150 / 950

	0/87	1/116	2/135	3/148
TRAVERSO PIEDILUCO Km 15	600 / 400	700 / 500	800 / 600	850 / 650
TRAVERSO Poggio BUSTONE Km 8	450 / 250	480 / 280		
TRAVERSO LAGHETTI Km 6	250 / 150			



HOTEL EXCELSIOR
ROMA

21/5/67

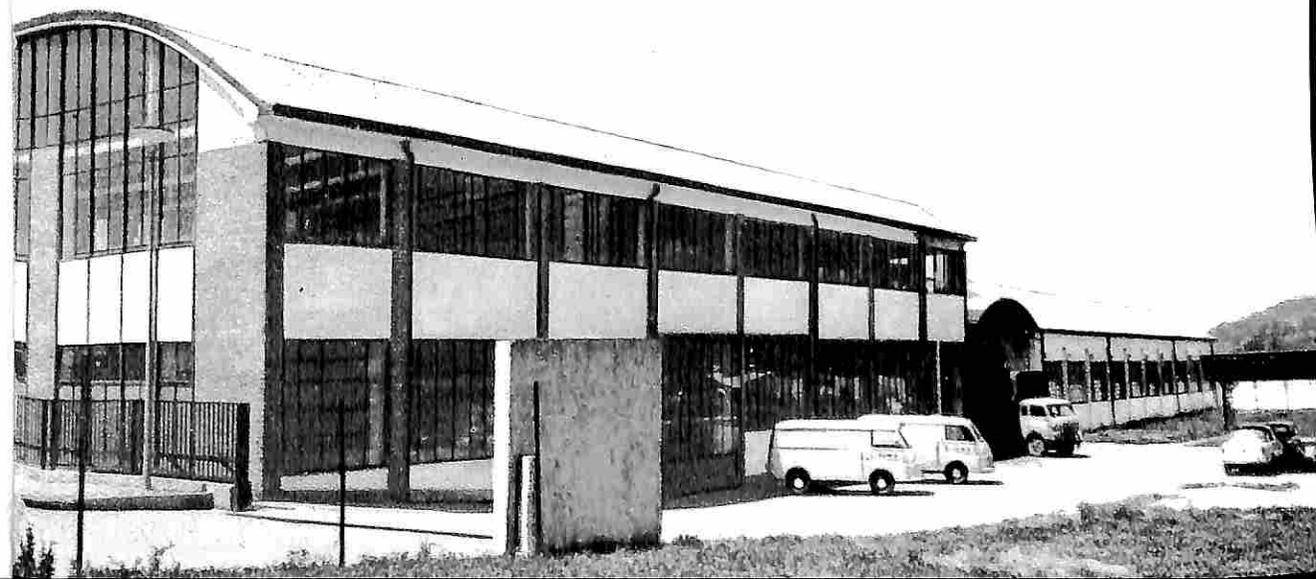
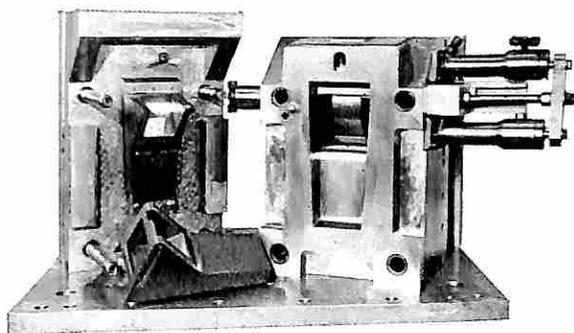
Dichiaro al signor F. Orni
di accettare il ruolo Tabacchi
dichiarando un lavoro
di lavoro Tabacchi e di
far tempo ^{più pratica} ~~più pratica~~ del
ruolo circolare

M. M. M. M. M.

ILMA

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

