

VOLO A VELA



La Rivista dei Volovelisti Italiani

N. 92 NOV.-DIC. 1971

a cura del

CENTRO STUDI DEL VOLO

A VELA ALPINO

Aeroporto « Paolo Contri »

21100 Calcinatè del Pesce (Varese)

ABBONAMENTO PER ANNO SOLARE

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

i prezzi di cui sopra sono comprensivi dell'IGE

Spedizione in abbonamento postale
Gruppo IV

Direttore responsabile: Lorenzo Scavino.
Autorizzazione Trib. di Milano 20.3.1957
n° 4269 del Registro. È permessa la ri-
produzione anche integrale, quando non
espressamente vietata, purché si citi la
fonte. Tipografia E. Pozzi - Varese.

Comitato Redazionale:

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

sommario

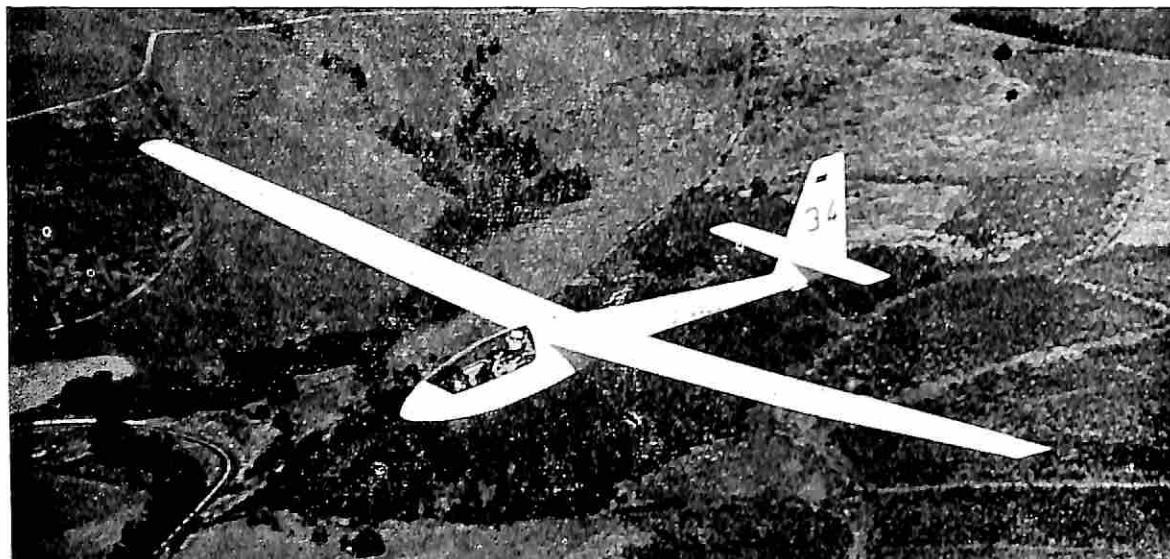
- 5 Il 14° Briefing delle « Due Torri »
- 16 Una lettera da Roma
- 19 Aigen - Vals - Aigen
- 22 Perché il Blanik
- 24 La Quinta Colonna di Alfaomega
- 26 A traino in nube
- 29 Statistiche del volo a vela mondiale
- 32 A.A.A.A. ... Offresi
- 36 Notiziario
- 37 Lettere al Direttore
- 42 Il Decollo
- 44 Trasformazione del velivolo Stinson
L 5
- 48 F.A.I.

In copertina:

La foto di copertina è di Enzo Centofante e ritrae il Foka di Giorgio Weber oltre i 3500 metri in una caratteristica situazione ondulatoria con i sottostanti rotori. Forse rappresenta anche il nostro volo a vela che con passione, volontà, soldi ed iniziative, riesce a superare la turbolenza dei rotori burocratici amministrativi. Peccato che la foto pare sia stata fatta al tramonto!

Corrispondenti:

Albonico Gino - Balbis Cesare - Cella Pietro - Cherin Arcadio - Della Chiesa Carlo - Frailich Giorgio - Ferrari Bruno - Galli Egidio - Alessandro Lanzi - Nannini Umberto - Pagnoni Natale - Pedetti Luca - Saccani Stefano - Serra Sandro - Suvero Stefano - Tessera Chiesa Emilio - Weber Giorgio - Wielgus Stanislaw - Con la collaborazione di tutti i volovelisti.



ASW 15 - Monoposto da competizione Classe Standard FAI

Il nostro programma:

Schleicher Ka 6 E

Aliante monoposto ad alta performance della classe standard

Schleicher K 8 B

Aliante monoposto scuola e performance

Schleicher ASK 13

Aliante biposto scuola e performance

Schleicher ASK 14

Moto-aliante monoposto performance

Schleicher ASW 15

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

Schleicher ASK 16

Moto-aliante biposto scuola e performance

Schleicher ASW 17

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

Carrelli, radio e accessori

per ogni modello di aliante

Alexander Schleicher

Segelflugzeugbau

D-6416 Poppenhausen an der Wasserkuppe

Rappresentata da:

KRAPFENBAURER-BALBIS

Corso Galileo Ferraris, 93

10128 Torino

Tel.: 588830

Il 14° Briefing delle «Due Torri»

Ritornando da Bologna ho cacciato il registratore in un angolo perchè avevo l'impressione che avesse bisogno — dopo tutta quella babele di parole — un po' di tranquillità. Poi un bel giorno l'ho mandato in copisteria. Venne il Natale e passarono le feste e finalmente giunse una telefonata: abbiamo finito, venga pure a ritirare il registratore. Insieme mi consegnarono un mazzo di 172 cartelle dattiloscritte e l'autrice di tanto lavoro volle precisarmi che non le era mai capitato niente di più divertente. Poverina. E adesso sono io nei guai di fronte a questi 172 fogli: cosa farne? Il ceppo che scoppietta sul camino mi suggerisce qualcosa ma pensando al costo di tutti quei fogli mi trattengo e con una matita incomincio a sottolineare quello che andrà in stampa. Nel fare ciò seguo unicamente un mio impossibile filo conduttore e risulterà quindi evidente la mia sfacciata parzialità. Di questo non chiedo scusa a nessuno. Quelli che vorranno ringraziarmi d'aver taciuto, si astengano. L'ho fatto solo per il buon nome del nostro volo a vela. Servitor vostro.

Renzo Scavino

Benvenuto alle gentili Signore e a tutti i volovelisti in particolare, alle autorità naturalmente... anche se qua ai autorità c'è solo il rappresentante della legione militare che è un amico, pochi ma buoni. E un benvenuto caldo e attento come l'Aero Club di Bologna vuole dare a tutti.

Comincia il 14° Briefing delle «Due Torri». Tocca a me adesso chiedervi un minuto di raccoglimento per quei nostri amici che sono mancati: Claudio Ambrosini, Rodolfo Benini, Enrico Bernassola e Marco Garnero. A loro il nostro ricordo. Grazie. Prima di cominciare con gli interventi desidero che tutti quanti noi facciamo un caldo applauso ai due piloti, ai due volovelisti che quest'anno hanno vinto, entrambi per la quarta volta, il titolo nazionale e per la prima volta il titolo distinto per le due classi: Walter Vergani per la classe Libera e Leonardo Brigliadori per la classe Standard.

Cominciamo con l'argomento motoalianti:

Il primo motoaliente è entrato in linea nell'agosto del '69, il secondo nel gennaio del '71. In questo periodo noi abbiamo brevettato con una commissione intervenuta nel novembre del '69 n. 17 allievi e nel maggio del '71 altri 12, quindi sono 29 allievi buona parte dei quali, quasi la totalità, hanno affrontato le loro prime esperienze di volo con il motoaliente in quantochè ovviamente di questi 29 qualcuno veniva dal volo a motore, una ristretta minoranza direi, e in questo caso abbiamo risparmiato il periodo introduttivo.

Noi abbiamo disposto il nostro programma in questo modo: 3 ore a doppio comando in media per ogni allievo che inizia il corso di volo a vela, dopo l'allievo passa all'aliente normale e quindi, a seconda delle attitudini personali, rispettando il minimo imposto, arriva al decollo.

Nelle prime tre ore l'allievo acquisisce delle nozioni, ma non le digerisce; queste tre ore ci servono per accelerare un poco quello che dovrebbe essere la routine normale dell'addestramento, dell'ambientamento. Poi approfittiamo per fare ispezioni e controlli, quindi conoscenza del mezzo anche dal punto di vista meccanico, istruttivo, conoscenza del paracadute, suo impiego, conoscenza degli strumenti, conoscenza della radio, della frascologia elementare.

In queste tre ore quindi l'allievo riceve una prima sgrossata che indubbiamente è utile in quanto consente di accelerare il programma del corso civile, quindi si hanno economie di tempo e di denaro.

In genere per il volovelista che non ha una grande esperienza, il passaggio sul motoalante non è una cosa estremamente facile, cioè impiega almeno 5 o 6 ore di doppio comando, volendo fare le cose come si deve cercando di evitare gli errori che poi potrebbero essere di un costo eccessivo alla scuola di volo.

Durante la scorsa estate ho effettuato numerosi voli con lo stesso motoalante che usa l'Aero Club di Bologna, il Falke dell'Aeronautica Umbra e — oltre a un ottimo volo turistico Rieti-Isola d'Elba effettuato a una media di 125 Km/h dellinando in ascendenza di termoonda — ho effettuato numerosi voli di ispezione sui percorsi di gara e voli di addestramento per altri piloti ed un volo d'istruzione sul percorso classico: Rieti-Foligno.

Desidero ringraziare gli oratori per quello che ci hanno riferito; mi attendevo qualche altra domanda in relazione all'impiego classico cioè tradizionale didattico del motoalante ma credo che l'esperienza che già hanno fatto prima quelli dell'AVM, poi Calcinante, poi quelli dell'Aero Club di Bologna mi lascia comprendere che c'è una unanimità di consensi su quanto è stato affermato. Però mi sarebbe piaciuto sentire qualche impressione anche su uno degli aspetti che potrebbe diventare negativo, cioè una remora ad un maggior sviluppo del volovelismo puro.

Io ho solo da confermare quello che ha detto Bologna. Per la scuola abbiamo impiegato il motoalante per tre ore in media; più di tre ore non serve perchè l'allievo impara delle manovre elementari poi deve passare sull'alante per imparare nello stesso tempo il traino, se no finirebbe a fare 5/6 ore di motoalante per poi passare comunque con lo stesso tempo poi da utilizzare per fare il traino e l'uso dell'alante.

Quindi io concludo rapidamente l'intervento e non posso che dirvi: continuate su questa strada; potrà sembrare per certi aspetti una fatica per l'istruttore il quale, mentre fa l'istruzione di volo a vela, deve anche farne una da motorista delicato e fine e deve anche introdurre diversi concetti, diciamo di sicurezza, che sono un po' diversi da quelli del solo alante perchè il solo centraggio di questo mezzo, che quando è con motore in trazione e quando è a motore fermo varia moltissimo, è un elemento di base nella formazione per l'individuo che dovrà andare via e veleggiare con questo arnese.

In più ci sono quelle due grosse difficoltà che sono nella fase di inizio di termica goduta con il motore che di questo aeromobile fa un aeromobile che è in salita perchè sta salendo come un aeroplano a motore, mano a mano che la sua spirale tende ad essere interessante perchè l'ascendenza aumenta in metri, e dice: siccome so che questo: quando fermo tutto mi casca un metro e mezzo ho bisogno di vedere almeno un po' di più di un metro e mezzo perchè se no qui non c'è da fidarsi... Intanto comincia a ridurre e riduci che ti riduci, nella fase in cui questo non tira più un tubo, è già planato e deve essere già bilanciato, vale a dire messo in centraggio per quando fermerà tutto e allora continua la sua spirale come un alante; questo è il punto più delicato da mettere nella zucca dell'allievo; però se questo può essere un po' pesante per l'istruttore, è altamente qualificante comunque per quel pilota. Quindi quello che noi andiamo a dare in questo senso è di tutto vantaggio per l'aviazione nostra, visto poi che ci dobbiamo preparare alle gare mondiali di motoalante che è una categoria che sicuramente si affermerà.

Volevo solo dire due cose: desidererei che, come fanno a Bolzano, dove erano invitati i motoalanti, questo invito fosse ufficiale anche per i campionati nazionali di volo a vela. Desidererei avere un motoalante che sia poco « moto » e molto « alante »; io il Falke lo chiamo « motocoso » non motoalante, perchè non da la sensazione dell'alante.

Una comunicazione: l'amico Scano non sarà più a Civilavia (è sostituito per le commissioni d'esami dal Capitano Roderigo, V Aerobrigata Rimini, volovelista, amico anche quello senz'altro competente). Quindi io vi pregherei di registrare, adesso che siamo qui riuniti, un grazie per quello che ha fatto l'amico Scano, soprattutto quando pareva impossibile parlare con Civilavia perchè non riuscivamo a trovare la porta dell'ufficio che si aprisse e dove dentro ci fosse qualcuno ad ascoltarci.

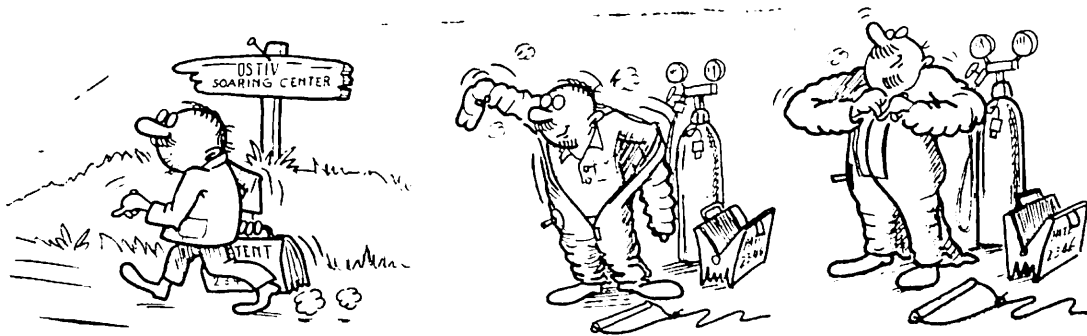
Sono semplicemente due parole riferite al regolamento dei campionati: ritengo che sia opportuno prendere in considerazione la possibilità di escludere dalla classifica la prova peggiore della gara, tenendo conto che questo viene fatto in moltissimi altri sport. Questo è tutto.

C'è una proposta di Ciani pubblicata su « Volo a Vela » che merita una certa attenzione perchè effettivamente nel caso di una foto da cui si veda chiaramente il pilone ma che non è presa con le tolleranze prescritte dalla FAI, sembra troppo severa la penalizzazione che può arrivare all'annullamento della prova, cioè zero punti oppure un numero di punti veramente troppo esiguo. Ora la proposta di Ciani: quella di penalizzare in questi casi specifici con un 10 % del punteggio può essere una proposta ragionevole, forse si può discutere sulla percentuale, forse il 10 % è poco, ma il concetto meriterebbe di essere esaminato alla luce di questa proposta.

Secondo argomento... è un argomento un po' specifico, un po' tecnico, di dettaglio se volete ma ha già una certa rilevanza e rischia di averne di più nell'avvenire, cioè nelle formule per il punteggio.

Emme piccolo (che entra in quel rapporto di emme piccolo diviso emme grande) è il numero dei concorrenti arrivati, mentre emme grande è il numero dei concorrenti partiti. Ora tatticamente un pilota può decidere (e pare che in qualche caso sia già stato fatto) di atterrare senza tagliare il traguardo di arrivo, cioè atterrare corto subito davanti al traguardo. Ora, per impedire questa tattica, che può ragionevolmente sembrare alquanto antisportiva, una proposta che ha accolto fra l'altro la FAI e la commissione Internazionale di volo a vela della FAI in relazione ai campionati prossimi, è quella di definire emme piccolo come numero di quei concorrenti arrivati che ottengono punti per la velocità, cioè possono arrivare; in questo modo non avrebbero più vantaggio a non tagliare il traguardo d'arrivo quei concorrenti che arrivano con una velocità uguale o inferiore alla velocità minima che dà diritto alla attribuzione di punti.

Poi un'altra cosa che potrebbe essere interessante da introdurre nel regolamento è quella che internazionalmente ormai viene chiamato « day factor » cioè il « fattore della giornata », diciamo così che risponde a questo concetto: in certe particolari giornate in cui può aver dominato il fattore fortuna in una certa misura, al vincitore non vengono più attribuiti 1000 punti ma un punteggio, punteggio massimo beninteso, inferiore ai 1000 punti.



La FAI ha deciso di applicare un « fattore di giornata » calcolato nel modo seguente: in ciascuna classe si prende il 25 % dei concorrenti primi arrivati, un quarto dei concorrenti, quelli che hanno avuto i punteggi più alti; si sommano i punti di questi concorrenti e si divide per il numero di quei concorrenti, p.e. 10 concorrenti se nella classe concorrono 40 piloti, moltiplicato per mille cioè al denominatore c'è il numero massimo di punti che teoricamente potrebbero conseguire i primi 10 arrivati. Viene fuori un rapporto evidentemente minore di 1 che può essere 0,9 - 0,8 - 0,7 - 0,6; ora questo fattore va a moltiplicare i punti ottenuti da tutti i concorrenti nella specifica giornata, nella specifica prova. Però siccome si tratta di un'applicazione sperimentale, in Jugoslavia l'anno prossimo, si è voluto andare cauti e allora si è accolta una proposta che suonava così: vediamo di definire un « fattore di giornata » che si applica solo in quei casi in cui c'è proprio un'evidente influenza, e molto forte, del fattore fortuna e non nella verosimilmente maggior parte delle prove in cui il fattore fortuna magari è intervenuto, ma in una misura più blanda e allora si è detto: si applica il « fattore di giornata » soltanto se il suo valore risulta uguale o minore a 0,8. Ora pensate a gare del tipo di quella famosa prova che decise il campionato mondiale a Colonia nel '60 dove in un triangolo si sviluppò ad un certo punto un temporale in prossimità del primo pilone e tutti quelli che riuscirono a passare il primo pilone prima del temporale arrivarono o comunque fecero delle grandi distanze lungo il triangolo, mentre quelli che incapparono nel temporale atterrarono tutti o quasi in prossimità del primo pilone; ci fu uno sconvolgimento della classifica che determinò la classifica finale.

Sarebbe stata tutt'altra se fosse stato applicato p.e. un « fattore di giornata » come quello che ho illustrato poco fa. E pensate anche a quella prova di Rieti che sull'ultimo numero di « Volo a Vela » è stata definita come la prova forse la sola in cui il tema non è stato azzecato, cioè quel triangolo dei 400 in cui in classe Standard non è arrivato nessuno, in classe Libera sono arrivati in due, dotati di macchine tra l'altro superiori. Ecco questo sarebbe un caso tipico certamente nel caso della libera in cui si sarebbe avuto un « fattore di giornata » probabilmente dell'ordine di 0,6, non ho provato a fare i conti; il peso dei risultati di quella giornata nel complesso della competizione nella classifica generale sarebbe stato certamente assai inferiore se fosse stato applicato questo « fattore di giornata ».

Tre cose molto brevi. La prima: la questione della tattica di non tagliare il traguardo, io trovo che il rischio è così elevato che se uno lo corre è giusto che ci guadagni 1000 punti. Secondo: secondo me la Lega Due andrebbe abolita e sostituita con una Lega Club (che consideri solo gli alianti-club) alla quale possono partecipare tutti, anche gli ex-campioni nazionali che si divertono ancora, perchè questo permette anzitutto ad un numero molto maggiore di gente di partecipare con alianti-club, soprattutto quelli dell'anno precedente della Lega Due che non hanno ancora i soldi per comprarsi un mono e correre in Lega Uno. Terzo: io volevo chiedere una cosa che mi sta a cuore, che è un anno che cerco di sviscerarla e ancora non l'ho capita: che razza d'imbroglio si evita mettendo il segno sulla capottina, davanti alla macchina fotografica, perchè in America si usa ma a me questo non basta.

La mia aspirazione sarebbe quella di vedere il regolamento lungo una paginetta, che ci stia su qui. Ogni tanto, si cerca di introdurre il fattore correttivo quindi abbiamo la formula: l'arrivato, il partito, meno 04 al quadrato, al cubo ecc... ecc... Adesso si è parlato di altre due possibili correzioni; allora ci si chiede: ma è giusto dare zero punti? Ma se noi incominciassimo ad introdurre le tolleranze dappertutto, il regolamento diventa un caos, perchè ad un certo punto uno arriva al traguardo e si incomincia a dire: ma quello lì è arrivato a due metri dal traguardo, perchè non gli diamo anche il traguardo della velocità? Poi ad un certo punto si fa un'altra discussione perchè i 2 metri erano 2 e mezzo, il 25 % di 2 metri, ma si lasciamo perdere. Allora si tratta di dire se il pilone va sorvolato o non va sorvolato; se va sorvolato è giusto che vada sorvolato, se uno non sorvola il pilone anche per tre metri non si può star lì a introdurre il 10 % o il 5



o l'8, diventa un fattore d'opinione, un fattore di discussione che non finisce più, che aggiunge una pagina e contribuisce a non far capire niente a chi legge il regolamento. La stessa cosa vale per il « fattore di giornata », noi facciamo tante gare, sono tante, un giorno va male, un giorno va bene. La giornata è quella che è, uguale per tutti; se tutti possono partire insieme partono, se uno parte dopo pazienza; anche la faccenda della giornata: uno deve togliere la giornata peggiore, perchè non togliamo anche la migliore, allora togliamo due giornate! Quindi io inviterei coloro che devono stendere il regolamento a cercare il semplificarlo al massimo.

C'è un'altra cosa importante: la commissione consultiva, non quella di gara a Rieti, la nostra commissione aveva esplicitamente chiesto di fare gara l'ultimo giorno; e non è stata fatta. Di questo io mi lamento, perchè? Perchè ci è costato del lavoro, come ha detto prima il generale Nannini e come ha detto anche Walter Vergani... è passato, siamo a posto, abbiamo tutto, abbiamo la classe Standard, abbiamo gara l'ultimo giorno!! Sono andato a casa e spero che sia stato notato che molti sono andati a casa solo per protestare. Sterilissimo come atteggiamento, d'accordo con voi; spero solamente che la commissione sportiva operante del prossimo campionato venga fuori da persone che fanno il volo a vela, quindi probabilmente da quelli che sono qua o che ascolteranno questo discorso.

Come è consuetudine, interrompiamo i lavori perchè mettiamo qualcosa nello stomachino. L'aeroporto è diventato grande e allora c'è la cena di qua il pranzo di là e il matrimonio di sopra, quelli delle linee aeree che se non mangiano non hanno di che vomitare quando prendono l'aeroplano, e allora dobbiamo mangiare qua, quindi succede quello dell'anno scorso: adesso noi usciamo, fingiamo di prendere una boccata d'aria sportivamente assoggettandoci a questo sacrificio, nel frattempo entrano i tavoli poi entriamo noi e diciamo oh! che bello, è già apparecchiato.

Dopo il pranzo e dopo 25.000 parole di solo briefing (su un totale di oltre 55.000).

Parlo in rappresentanza ufficiale dei volovelisti iscritti agli aeroclubs di Roma e dell'Aquila, all'Avioclub di Guidonia, recentemente costituito, e all'Associazione Volovelisti Sportivi Centro Sud. In quanto segue i pronomi noi e nostro indicano appunto i volovelisti del centro sud, agli effetti pratici una settantina che frequentano il Centro.

Esporrò tre punti: Primo: situazione attuale del Centro nazionale di volo a vela; secondo: la nostra relativa valutazione e terzo: la proposta.

Allora: primo: la situazione. Il Centro dispone attualmente di sei aliante e da tre giorni, finalmente, anche di un motoaliante. Gli aliante sono in avanzato stato d'uso e, salvo l'ASK.13, di tipo molto antiquato, non è disponibile neppure un aliante di caratteri-

stiche moderne. Una ordinazione riguardante appunto un biposto Calif A.21 è bloccata sembra da cause amministrative e anche di consegna.

Per il traino il Centro dispone di 5 Stinson L.5. Attualmente il Centro non dispone di un istruttore, questa lacuna impedisce lo svolgimento di una regolare attività di volo. Nella struttura attuale, il resto del personale, nonché d'ufficio, hangar e altre installazioni fisse è sufficiente, questa sufficienza non si estende agli impianti igienici, detti anche cessi.

Il Centro subisce un metodo di gestione caratterizzata da lunghissimi tempi di risposta tra il sorgere di una necessità qualsiasi e l'adozione del conseguente provvedimento. In altre parole se manca qualche cosa a Rieti bisogna, per operazioni che comportino un esborso superiore alle 10 mila lire, ottenere l'autorizzazione da Roma, autorizzazione che molto spesso giunge con grande ritardo.

Secondo: nostra valutazione. Il Centro, ciò è inconfutabile, è una istituzione di importanza nazionale, non dimentichiamolo; lungo l'arco dell'anno gode in complesso delle migliori condizioni meteorologiche... in Italia. Però in questo stato il Centro nazionale di volo a vela non dovrebbe avere nemmeno il diritto di fregiarsi di questo nome.

Ogni confronto con istituzioni parallele all'estero va evitato per quel motivo meglio noto come carità di patria. Ad esempio la sola mancanza di un istruttore permanente che sia un nome noto a tutti e stimato dai volovelisti italiani (potremmo p.e. citare il nome di Zoli) è più che sufficiente per descrivere lo stato di disarmo in cui si trova il Centro. Rivolgiamo questa nostra attenzione ad un altro aspetto, il Centro costa, già qua cominciano le divergenze, 23 milioni all'anno, ne restituisce alle casse dell'Aero Club d'Italia circa una decina. Non si può certo affermare che allo stato attuale i benefici di questi 23 milioni appartenenti al bilancio del volo a vela nazionale ricadano equamente su tutto il volo a vela italiano.

Addentriamoci solo per un istante nel campo delle soluzioni e soluzionicine, solo un esempio. Non sarebbe male escogitare un meccanismo che restituisse i soldi che i frequentatori del Centro pagano ai loro aeroclubs di appartenenza e non alle casse dell'Aero Club d'Italia.

Terzo: proposta. Come già detto il Centro nazionale di volo a vela è una istituzione di importanza nazionale quindi ogni modifica o proposta di modifica interessa direttamente tutti i volovelisti e non può essere avanzata a livello ufficiale anche per i rappresentanti dei volovelisti senza che la base volovelistica non venga almeno opportunamente informata. Come disse anche Riccardo Briigliadori prima, normalmente, l'abbiamo rivisto oggi, i volovelisti apprendono a posteriori quello che sarà proposto o quello che sarà fatto, sarà addirittura già stato deciso; per quanto riguarda sempre il Centro nazionale, difficilmente hanno modo di portare avanti le loro proposte, quando ne hanno. Ciò detto ci sono tre premesse prima della proposta: primo, sul tema del Centro nazionale esistono più opinioni che volovelisti, per questo ci siamo volutamente astenuti dall'esprimere critiche soggettive o proposte che partirebbero solo da una parte di evolovelisti, quelli del centro sud.

Secondo, la situazione sopra descritta, richiede un esame immediato, ma molto approfondito; esistono aspetti tecnici, legali, soprattutto umani — questo il generale Nannini potrà confermarlo — di non facile immediata comprensione.

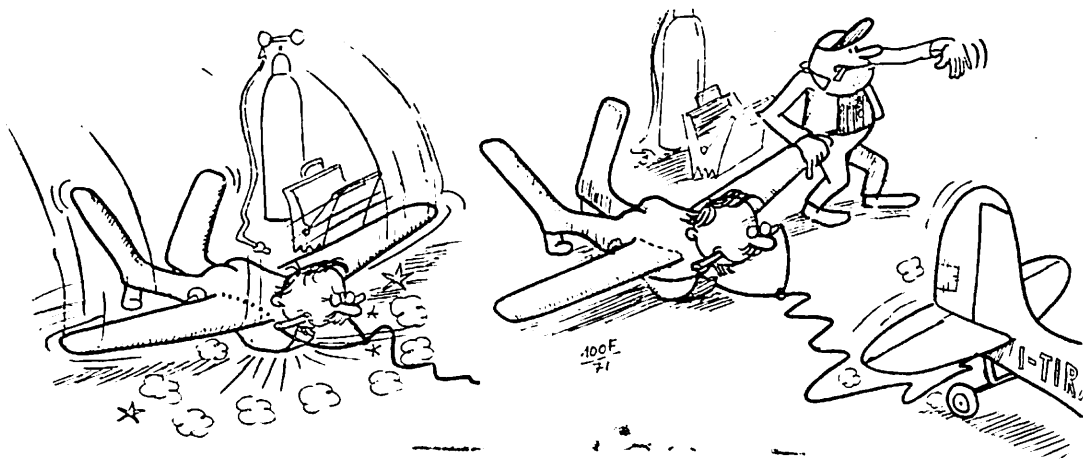
Terzo, il più importante: la nostra commissione consultiva per il volo a vela è attualmente composta di uomini che godono di un elevato successo personale anche, e soprattutto, fuori dal volo a vela; noi tutti sappiamo che essi già compiono dei sacrifici non indifferenti per trovare il tempo libero per discutere ed affrontare un vasto assortimento di problemi volovelistici: campionati nazionali, campionati mondiali, regolamenti e tanto altro. Inoltre è composta di persone che vivono tutte nel nord Italia, il Centro invece è un problemone che vive nel sud, negli uffici sparsi in giro per Roma.

Tenuto conto di queste premesse, noi volovelisti del centro sud proponiamo, per sbloccare la situazione del Centro nazionale, la immediata, e per immediata intendo a conclusione di questa esposizione, elezione di una commissione per l'esame della situazione del Centro Nazionale; questa commissione dovrebbe essere composta da un numero ristretto

di membri, 3 o 5, e comprendere almeno un componente dell'attuale commissione consultiva e nell'ambito della sua funzione dovrebbe essere rappresentativa di tutti i volovelisti italiani, cioè comprendendo i volovelisti del nord e del centro sud. Le sue funzioni saranno ristrettissime: 1°) studiare la situazione del Centro nazionale di volo a vela e raccomandare le possibili linee d'azione che godono dell'approvazione generale; 2°) creare un collegamento diretto tra la base dei volovelisti e gli organi responsabili per il Centro nazionale, cioè far sapere a questi che cosa vorrebbero i volovelisti; 3°) tenere sempre tempestivamente informati i volovelisti di quello che succede, mediante articoli su « Volo a Vela » e anche mediante contatti diretti.

Questa è la proposta: cioè eleggere questa commissione.

Vorrei solo aggiungere che è un meccanismo e non è una soluzione, credo quindi un pochino, questa è una mia opinione, che sarebbe abbastanza inutile fare un lungo dibattito e la via più breve sarebbe che voi esprimiate la vostra opinione con una votazione: chi è contro vota contro, che è per vota per. Così in un quarto d'ora potremmo fare un decisivo passo avanti per il volo a vela italiano. Propongo anzi di votare subito sui seguenti punti: sulla esigenza o meno di questa commissione; se questo è positivo si vota sul numero dei componenti, se questo è positivo si faccia la nomina dei componenti e basta.



Hai chiesto di dibattere un problema grosso non perfettamente delineato nelle sue linee anche per un motivo abbastanza semplice: che voi che vivete nel centro, come noi viviamo in un aeroclub, sapete tutto quello che capita al Centro nei suoi movimenti personali, nelle sue evoluzioni; per noi questo capita nell'ambito dei nostri clubs. Quindi è un po' difficile che — e questa è un'assemblea di volovelisti — si capisca perfettamente e senza ulteriori spiegazioni il tuo linguaggio. Io direi di aprire un piccolo dibattito, se siamo d'accordo, perlomeno per rispettare le caratteristiche di questo Briefing e lasciar parlare quelli che vogliono spiegare qualche cosa o intendono chiarire qualche problema o chiedere qualche chiarimento prima di arrivare — senz'altro ci arriveremo, qui siamo tutti uguali — a dibattere quei tre punti che tu chiedi siano messi in votazione.

... io sono d'accordissimo su quello che ha proposto De Orleans, nel senso di dire che dobbiamo fare una commissione in cui ci sia dentro il nord e il sud, che voi lì potete giudicare e siete molto più vicini di noi, però vi prego e se è possibile insisto: voi volate lì nell'Aeroclub di Rieti, perchè noi tutti voliamo nei nostri aeroclubs e facciamo funzionare i nostri aeroclubs; il Centro nazionale è un'altra cosa e si chiama Centro nazionale per tutti, e deve servire a tutti i volovelisti d'Italia.

... io ho un'automobile e l'adopero quattro mesi all'anno e gli altri otto la tengo ferma, io non faccio economia ... se io fossi disoccupato andrei tutti i giorni a Rieti ... quindi praticamente la performance e tutta l'attività ... si potrebbe benissimo fare noi di Roma ... tutto sommato mi sembra che sia una forma di aiuto economico che noi andiamo ... voi per tre mesi trovate personale adeguato, preparato, specializzato, pagato tre mesi soltanto? Io non credo che ci riusciate.

... dal momento che non mi sembra giusto affidare quello che è il compito specifico per cui è stato creato il Centro Nazionale a un aeroclub che ha tutt'altri interessi, di altra natura ... ma allora organizziamo un'associazione nostra di volovelisti, allora ci associamo noi ... perchè il Centro potrà sparire ma Rieti è meglio non farlo sparire...

Uno alla volta per cortesia ... bisogna parlare tutti ... vediamo di arrivare in mezzo al torrione.

Innanzitutto debbo rammaricarmi che un argomento così scottante non fosse previsto nell'ordine del giorno ... no, mi rammaricavo ... mi posso rammaricare?

... rammaricati pure, mi rammarico anch'io che tu non ti rammarichi abbastanza ... dopo-dichè siamo veramente rammaricati...

... a me personalmente è risultato, perchè questa è una questione personale non generale ... sta operando silenziosamente ... la cosa mi sembra organica ... elementi obbiettivi dovuti al fatto che il presidente ... sembrerebbe che questo atteggiamento sia stato provocato da una direttiva di Civilavia ... allo stato in cui si trova attualmente il Centro Nazionale con pochi e vecchi alianti ed in cerca di istruttore... io credo che effettivamente gli aeroclubs offrano maggiori garanzie sull'addestramento e quindi sulla sicurezza dei piloti. Ma quali aeroclubs se da Lucca a S. Maria di Leuca il volo a vela, oltre che al Centro nazionale, si svolge solo presso l'Aero club di Rieti con due vecchissimi « Canguro » per giunta impegnatissimi se non con la scuola e presso l'Aero club di Roma, a Guidonia, con due ASK.13, anche loro adibiti a scuola e con le note difficoltà operative?

Io credo che non sia giusto che il Centro nazionale venga tenuto in vita solo per svolgere corsi di alta performance per la qual cosa possono provvedere, magari in abbinamenti sovvenzionati, gli stessi aeroclubs come da tempo fa Varese e credo qualcosa anche gli altri aeroclubs dell'Italia del nord; né tanto meno ritengo giusto che i piloti che non hanno aspirazioni sportive e che hanno raggiunto il loro limite modesto di capacità debbano essere abbandonati a se stessi. Il tutto se poi non si tratta più semplicemente di un altro passo verso la chiusura definitiva del Centro nazionale; chiusura che evidentemente ha lo scopo di farla digerire ai volovelisti che sta provocando a piccole dosi. Questa è la mia opinione. Chiusura che — se il Centro nazionale non venisse adeguatamente potenziato per eseguire gli stessi scopi che in un lontano e dimenticato passato hanno dato grandi risultati — anch'io auspico, purché venga data l'opportunità ed il tempo di organizzare l'associazione nostra, o un'altra cosa (idonea?) a svolgere l'attività che invece viene richiesta a un aeroclub il quale ha dimostrato pochissimo interesse per il volo a vela.

... Giorgio ha detto: diamo questi contributi all'aeroclub di Rieti o a un altro aeroclub o a chiunque, purché questo Centro funzioni in un certo modo e ci garantisca questi 3 o 4 mesi di attività e poi noi non ne vogliamo più o meno sapere niente. Ora io sono decisamente contrario a questa idea, perchè? Oramai in campo nazionale abbiamo visto, il primo è stato Riccardo Briigliadori con l'AVM, poi ci siete voi di Varese, poi c'è stata l'AVA, i volovelisti se vogliono fare il volo a vela si devono mettere per conto loro.

Uno dei pochi club dove il volo a vela funziona e mi pare d'accordo con il volo a motore, è l'Aeroclub di Bologna, però mi sembra un pochino l'eccezione...

Anzitutto vi devo chiedere scusa perchè come si è rivelato avevate ragione voi, era necessario un dibattito, molto più che una votazione... il motivo è questo perchè si è rilevato in maniera cristallina la profonda differenza di opinioni che divide il mondo del volo a vela per quanto riguarda il volo a vela del nord e noi che voliamo nel sud.

Dunque sentite: a me pare veramente che la storia stia uscendo dal seminato, cioè qui mi pare che De Orleans quando ha portato il problema — che ne pensi Giorgio, a quanto mi pare il signor Serra che dovrebbe essere il moderatore — questo sia stato gonfiato.

Mi pare che esista a prescindere dai pareri dei presenti, un problema Centro ed esista la necessità di risolverlo. De Orleans ha fatto una proposta che è quella di nominare una commissione e poi ha detto il suo parere che è quello di fare altre cose, non si sa bene che. Giorgio Orsi ha detto di nominare una commissione e poi ha detto che secondo lui il Centro va organizzato in un altro modo. Il Mariolino Cattaneo ha detto anche lui il suo parere e mi pare sarebbe d'accordo abbastanza sulla commissione. Ora io dico: è inutile che noi qua stiamo a menare il can per l'aia e cercare dei motivi che non ci sono, perchè non ci sono i motivi e non ci sono sottomotivi perchè il centro sud adesso, a parte pareri di eventuali singoli, è largamente autonomo; l'Aeroclub di Roma, rappresentato da Peroni, funziona tranquillamente, ha una scuola, fa i piloti, non è più la situazione di anni fa, la situazione è molto cambiata: i piloti privati del centro sud hanno otto alianti personali dentro un hangar che è stato costruito con la collaborazione dei nostri amici del nord e del sud; l'Aeroclub di Rieti manda avanti una sua politica volovelistica, criticabile fin che si vuole, ma la manda avanti. Gli aeroclubs del nord mandano avanti le loro politiche volovelistiche, nessuno gliele tocca. Quindi ognuno fa i cavoli suoi a casa sua.

Rimane un fatto che è comune a tutti: il Centro nazionale, lo vogliamo sistemare? P sistemarlo io mi associo alla proposta che mi pare è quella migliore e che è quella di Giorgio Orsi, di nominare una commissione e di lasciare da parte qualsiasi intervento che ritiri fuori questa storia che qualcuno ha un interesse, perchè come non ce l'ha di sicuro Giorgio, di sicuro non ce l'abbiamo noi. Io ho finito.

Scusate, non avrei voluto intervenire proprio perchè abbiamo già tali e tante grane per conto nostro per cui pensare a delle altre, veramente mi preoccupa. Però, dopo gli interventi che sono stati fatti, devo dire doverosamente da una parte e dall'altra, mi sembra che alla base di tutto questo ci siano forse dei grossi equivoci che tutti sentiamo. In realtà, sia nel fissare gli obbiettivi sia nel vedere come si possano raggiungere, non penso che la commissione possa lavorare se un dibattito non viene portato ancora più ampiamente fra noi.

Perchè? In un primo momento, quando non sentivo parlare di corsi istruttori, dicevo: è possibile che nessuno ci pensi? Poi uno ci ha pensato. Dopo io ho pensato: ma gli istruttori? E per quale ragione dobbiamo aspettare che facciano al Centro un corso istruttori, quando il volo a motore p.e. non segue assolutamente l'idea di avere un centro per fare gli istruttori a motore, non ve lo siete mai posto questo problema?

... allora vediamo un po', a Rieti che cosa c'è di veramente valido? Quello che ha fatto il Padreterno: le montagne, la magnifica atmosfera e soprattutto un periodo ideale che, guarda caso, coincide con quella maledetta idea di fare le ferie in agosto. Sì, perchè soprattutto in agosto va meglio che in altri posti; no, scusate, non volevo dire che Rieti è limitato ad agosto, per carità, il Padreterno l'ha fatto così bene che va bene tutto l'anno, anche in agosto va bene.

Ora se un punto su cui si può costruire è la validità di tutto l'anno io non penso che perchè va bene tutto l'anno dobbiamo mortificare il bilancio dell'Aeroclub.

L'idea iniziale di fare una scuola a Rieti per fare il volo a vela per quelli che non riescono a farlo a casa propria serve un « tubo », perchè un volovelista non lo si fa in un

mese di campeggio, si fa un brevetto, si fa un pilota da maneggio, si fa uno che gira lì, fortunatamente Rieti è superdotato per cui quando ancora a fare le gare avrà avuto qualche vantaggio, ma per avere dei risultati a Rieti evidentemente bisogna volarci tutto l'anno. Allora qualcuno che ci voli a Rieti tutto l'anno bisogna che ci sia perché sarebbe imbecille a non avercelo, ma che lo faccia l'Aeroclub di Rieti, non può l'Aeroclub di Rieti volare tutto l'anno giacché è il loro posto?

Non possono volare a Guidonia o lì intorno, tutti e tutto l'anno giacché il centro dell'Italia non ha grosse inondazioni e ha delle bellissime condizioni meteorologiche?

Ed ecco che quando vogliamo inventare un centro (che ha uno statuto che io per primo non conosco bene) e tutte le volte che se ne parla pare diventi il pomo della discordia buttato lì da quella famosa persona che voleva creare casino tra gli dei.

... non complichiamo gli affari semplici, stiamoci attenti perché... ormai siamo maturi, non possiamo dire che quest'anno qui ci sono le solite tacce, balle, qui ci sono tanti giovani volovelisti che — anche se il giovane volovelista è intorno ai 35 anni — si sono moltiplicati notevolmente e invece di venire giù in 40 vedo che vengono delle elite selezionate di club, perché gli altri stanno volando nei propri enti e quindi mandano qui solo una staffetta di punta a sentire le cose come vanno.

Attenzione a non prendere dei siluri da qualche parte perché stiamo già faticosamente tenendolo in piedi sto volo a vela e che non si sperperino dei quattrini a destra e a sinistra. Il Centro cercate di farlo proprio per qualche cosa che ci manca e che costi il meno possibile, possibilmente non pretenda i denari dell'Aero Club d'Italia, ma pretenda uno stanziamento come fanno quando devono fare i brevetti di terzo grado, perché tregano i quattrini — tutto sommato — anche con quel modo, all'Aero Club d'Italia. Quindi riassumo ed ho finito. Il Centro per me, studino pure tutti i migliori cervelli come si debba fare, i quattrini se li faccia dare da un'altra banca, non toccando il bilancio che abbiamo faticosamente raggiunto, non si occupi di problemi che si possono risolvere senza il Centro e a Rieti aiutiamo pure l'Aeroclub che deve comunque regnare lì e dare vita massima all'ambiente più bello d'Italia che abbiamo per fare il volo a vela.

Abbiamo esaurito, credo che sia il Briefing più lungo che abbiamo fatto da un dieci anni a questa parte, a occhio e croce ... ma non abbiamo finito

- ... abbiamo chiesto
- ... io proporrei
- ... preciso
- ... faccio una proposta io
- ... desidero chiarire
- ... (... così chiaramente)
- ... adesso siamo stanchi

... signori, nelle condizioni attuali l'aviazione italiana è senza dirigenti, senza teste, e questa è l'ennesima dimostrazione che nemmeno le generazioni giovani vogliono delle responsabilità e voi lo state dimostrando con la storia di correre dietro al Centro, di non voler costituire un Club, di non volere costituire qualcosa e lo dimostrate...

Volevo precisare che noi a Rieti abbiamo costituito un'associazione che ha un comitato provvisorio e io credo che la cosa migliore sia quella di chiedere a tutti gli altri volovelisti la collaborazione per risolvere i nostri problemi e creare un Centro che possa fare tutto quello che attualmente fa il Centro, magari anche meglio.

Mi sembra che sia la cosa più logica.

L'argomento è chiuso. Dove andate, non siete sportivi, non siete sportivi.

... avevamo all'ordine del giorno ancora un altro argomento importante mi pare: campionati mondiali di volo a vela...

... la commissione nazionale preso atto che tutte le volte al Briefing e comunque sempre dai volovelisti si denuncia la discontinuità, la mancanza di collegamento che esiste tra un campionato mondiale e il successivo, nell'arco dei due anni di tempo che intercorrono fra le due edizioni, tenuto conto che molto spesso l'improvvisazione o il volare troppo singolarmente ha portato a dei risultati certamente inferiori a quelli che una nostra squadra avrebbe potuto ottenere; la commissione ha deciso all'unanimità, presente anche il Consigliere federale Nannini, di proporre la formazione di una equipe di piloti, guardando a quello che fanno all'estero. Abbiamo deciso anche di proporre la nomina di un direttore tecnico sportivo della squadra nazionale. Cos'è questo direttore sportivo? Evidentemente è un tecnico, evidentemente è una persona che deve basarsi sulla doverosa collaborazione dei piloti, è una persona che ha la possibilità di fare delle valutazioni, che saranno insindacabili, in accordo con la commissione, sarà comunque uno di quelli che sceglierà i piloti ai quali si chiede di collaborare quanto più possibile.

... sono tutti i punti di vista che condivido con loro, con la commissione, perchè se questa ha scelto degli uomini quelli sono senz'altro i migliori perchè non penso che loro vogliano fare delle preferenze. L'unica cosa che forse ho male interpretato o è stata male espressa, che il direttore sportivo seguirà questi 10 o 11 e questi saranno i candidati per il 72-74.

Risposta: saranno 10, ma non questi, saranno quei 10 migliori di anno in anno.

Ecco allora la Settimana Volovelistica 1972:

« A BOLZANO, DAL 27 MAGGIO AL 4 GIUGNO »

abbiamo scelto questo periodo perchè, per favorire appunto i nostri piloti dato che ci sono due giorni di festa e abbiamo un sabato e una domenica, in tutta la settimana perdiamo solamente tre giorni.

Volevo approfittare dell'occasione per invitare la squadra nazionale in quel di Bolzano. Penso possa essere un buon allenamento. Logicamente alla squadra nazionale offriamo l'alloggio, un'ora di traino e il non pagamento dell'iscrizione.

Siamo arrivati alla fine, ai saluti.

Volevo ringraziare tutti gli intervenuti, ma soprattutto Sandro Serra che ha guidato con pugno fermo e questo va a onore di tutti i volovelisti, se vi ricordate della confusione dei primi Briefing.

Qualche Briefing è riuscito più moscio, qualche altro più vivace, c'è stato un certo anzi un notevole miglioramento sulla qualità delle discussioni e sul tono, sul calore; quindi anche quella discussione che è sorta prima, quella fra il nord e il centro sud ecc..., deve considerarsi benvenuta, perchè è solo discutendo dei problemi che si possono risolvere e io mi riferisco in modo particolare alla prima volta che fu tentata la ristrutturazione del Centro, le lettere e contro lettere che arrivarono, sembravano memoriali, sembrava una tragedia.

Comunque queste discussioni che avvengano, se avvengono qui nel Briefing o in altra sede non vi so dire, comunque dato che qui c'è il Briefing discutetene, non scrivete dei pezzi di carta o dei memoriali a Civilavia che servono solo a complicare le cose.

Quello di cui io prendo atto, a titolo personale naturalmente, è la buona volontà in tutti di risolvere questi problemi, metteteci dell'animo sereno, metteteci della buona fede e vedrete che li risolverete.

Con questo io auguro a tutti buone feste di Natale a voi e alle vostre famiglie, buon viaggio e arrivederci. Grazie.

Una lettera da Roma

Uno dei tanti difetti di Volo a Vela è la mancanza di periodicità. Anche quando siamo in notevole ritardo, esitiamo a chiudere perchè è in arrivo questo o ci hanno promesso quello e così passano le settimane.

Pur continuando a fare sani proponimenti in merito, rileviamo che anche il nostro cronico ritardo ha i suoi lati positivi: ci permette di fare della cronaca postuma, che è quasi storia, e di narrare il futuro senza bisogno di chiromanti. Un caso tipico è questa « lettera da Roma » datata Febbraio 1972 che compare sul nostro numero di Novembre/Dicembre 1971!

Potenza del dilettantismo.

Speriamo che almeno faccia piacere a Piludu (pubblicheremo una sua interessante cronaca postuma nel primo numero del 1972) che da tanti anni solleva il problema di far partecipare anche il volo a vela agli stanziamenti straordinari per il potenziamento della flotta e confidiamo contribuisca a mettere a fuoco il problema CNVV, da troppi visto con un « obiettivo » sfocato.

R. S.

Caro direttore,

penso che ai volovelisti abbonati possano interessare alcune recenti delibere del Consiglio Federale dell'Aero Club d'Italia, nel quale ho l'onore di rappresentare il volo a vela in qualità di consigliere di specialità.

Con riferimento alla circolare dell'A.C.I. in data 23.12.1971, avente per oggetto « Concessione di contributi straordinari per potenziamento flotta volo a vela - Anno 1971-72 » desidero anzitutto rendere noto che i contributi in argomento, da concedere per l'acquisto di aliante, monoposto e biposto, per il rispettivo importo di un milione e un milione e 500 mila, non debbono considerarsi stracardinali — come l'oggetto della circolare potrebbe lasciar credere — ma sono già previsti, quindi ordinari, per un importo di L. 22 milioni per gli anni 71 e 72, più un milione residuo dall'esercizio 1970, per un totale di L. 23.000.000.

Ha invece carattere di contributo straordinario, cioè non inserito nel bilancio di previsione, quello di 2 milioni per ciascun motoalante biposto (che risponda ai requisiti fissati dalla Commissione per il volo a vela, e iscritto nel Disciplinare della scuola di volo a vela del Club richiedente). Questo significa in sostanza che, per la prima volta, si è ottenuto che i contributi per i motoalianti non gravino sulle assegnazioni in bilancio per il volo a vela, ma siano tratti da quelle « straordinarie per il potenziamento flotta », (sottinteso velivoli a motore). Ritengo superfluo sottolineare l'importanza della delibera, e doveroso riconoscere al Consiglio federale il merito di aver accolto la mia proposta con spirito di cordiale comprensione dei problemi del volo a vela, ed in particolare di quello del traino aliante, che da una maggiore diffusione nell'impiego dei motoalianti nelle istruzioni degli allievi piloti, trae evidenti vantaggi.

Centro Nazionale di volo a vela.

Il problema del « Centro Nazionale di volo a vela di Rieti », da vari anni motivo di polemiche ed anche, come è di moda, di contestazioni, tuttavia ingiustificate, sta avviandosi alla tanto attesa risoluzione. In recenti riunioni del Consiglio Federale dell'Ae.C.I. questo ormai annoso problema è stato affrontato e risolto con l'approvazione di

un programma, presentato dal consigliere federale per il volo a vela. Il programma, aderente al piano di ristrutturazione del « Centro » disposto da Civilavia nel 1968, prevede nelle sue linee essenziali, attività sull'Aeroporto di Rieti ed in altre sedi periferiche. Sull'aeroporto di Rieti verranno attuati corsi di addestramento a livelli differenziati, per piloti brevettati, in relazione al loro grado di esperienza, e cioè per neo-brevettati e piloti anziani; — corsi di addestramento avanzato in preparazione alla « performance » ed alla attività agonistica; — corsi per il conseguimento della abilitazione ad istruttore di volo a vela e al traino alianti.

In altre sedi verranno effettuati, a cura econ personale e materiale del « Centro », corsi di pilotaggio per il conseguimento del brevetto di pilota di aliante veleggiatore. Questi corsi verranno attuati a richiesta degli Aero Club che intendano iniziare attività di volo a vela, con preferenza per quelli dell'Italia meridionale.

Spetta inoltre al « Centro » l'organizzazione dei Campionati nazionali di volo a vela. (Previsti quest'anno dal 2 al 14 agosto).

Con una circolare dell'Ae.C.I. di prossima emanazione verrà reso noto nei particolari il programma con il calendario, le modalità le condizioni e le tariffe per la partecipazione ai vari corsi.

Quanto precede rende con sufficiente evidenza chiaro il concetto ispiratore del programma approvato dal C.F. dell'Ae.C.I., che conferisce al « Centro » funzioni prettamente addestrative, al fine di promuovere il miglioramento del livello tecnico del nostro volo a vela e la sua espansione. Con queste nuove disposizioni s'intende cioè di offrire, più e meglio di quanto si è fatto in passato, tanto ai neo-brevettati quanto ai piloti di una certa esperienza, la possibilità di compiere cicli di addestramento pianificato ed assistito, con voli a doppio comando e solo a bordo, in un ambiente meteorologico e geografico favorevole. Si tende a dare ai piloti di recente brevetto la possibilità di migliorare la tecnica di veleggiamento, in montagna e pianura, di correggere eventuali difetti acquisiti dopo il brevetto, e di mettersi nelle condizioni di superare, non avventatamente, il cosiddetto...

« punto di non ritorno »; condizione necessaria per tentare i primi voli di distanza. Per i piloti con una certa esperienza, suffragata dal possesso di almeno la insegna F.A.I. d'argento, si offre la possibilità di valersi della esperienza, dei suggerimenti e consigli degli istruttori per progredire nella difficile tecnica del volo agonistico.

In questo programma non v'è nulla di eccezionale e di particolarmente nuovo, se non la ricerca di imprimere all'attività, svolta nel cielo generoso di Rieti, la maggiore possibile razionalità, pianificando tutti i voli affinché ciascuno di essi costituisca un gradino nel progresso tecnico dei piloti, un contributo alla sicurezza ed al rendimento anche sul piano sportivo.

Di nuovo, rispetto al passato, oltre ai corsi elementari fuori sede, destinati a promuovere l'espansione in tutta Italia del volo a vela, v'è la eliminazione dei voli di allenamento per i piloti abituali frequentatori del « Centro » per ragioni di residenza.

Considerato il carattere eminentemente addestrativo che il « Centro » viene ad assumere con le nuove disposizioni, tali voli non sarebbero più concepibili, anche perchè esiste la possibilità potenziale, per i predetti piloti, di compierli presso i rispettivi club di appartenenza. È ovvio tuttavia che quei piloti potranno iscriversi ai corsi presso il « Centro » con la possibilità di non risiedere in permanenza sul campo, quando non si tratti dei corsi di alta « performance ». Soluzione di compromesso adottata in via sperimentale per l'anno corrente, che mentre salvaguarda il carattere e le finalità del « Centro », imponendo ai suoi frequentatori di sottostare alle regole ed alla disciplina dei corsi, vuole concedere tuttavia il tempo necessario agli Aero Club di Roma, Rieti e l'Aquila di adottare tutte le misure per porsi nelle condizioni di svolgere tutto il ciclo di attività volovelistica, e non soltanto, come avviene ora Per Roma e Rieti, esclusivamente quella didattica sino al conseguimento del brevetto. Si è in sostanza ribadito l'ovvio principio che i vari brevetti, nelle singole specialità, costituiscono punto di partenza e non di arrivo, e che produrre brevetti senza dar loro un seguito è opera dispendiosa e sterile.

Questo premesso, non resta che auspicare che gli Aero Club e i volovelisti che ne fanno parte, direttamente interessati, traggano le conclusioni del caso.

Il programma, discusso ed approvato dal Consiglio federale dell'Ae.C.I. avrebbe finalmente risolto la crisi del Centro Nazionale di volo a vela immediatamente dopo l'approvazione da parte del Ministero dei Trasporti e dell'Aviazione civile, del nuovo regolamento e dell'organico del personale dell'Aero Club d'Italia, che consente la sopravvivenza del Centro stesso.

Resta tuttavia ancora da risolvere il problema delicatissimo dell'istruttore, qualificato ad alto livello, in assenza del quale il programma sarebbe ben difficilmente attuabile, in quanto gli istruttori volontari non offrono la garanzia di una necessaria continuità nelle loro presenze. Per ora, e sino all'entrata in vigore delle nuove disposizioni, subordinata alla risoluzione del problema istruttore fisso, rimangono in vigore le norme che hanno regolato l'attività del centro, per gli allenamenti dei piloti locali, sino al 31.12.1971.

Umberto Nannini

per trasporto ALIANTI

tipo "F.T. 1300,,

O. M. F. T. T.

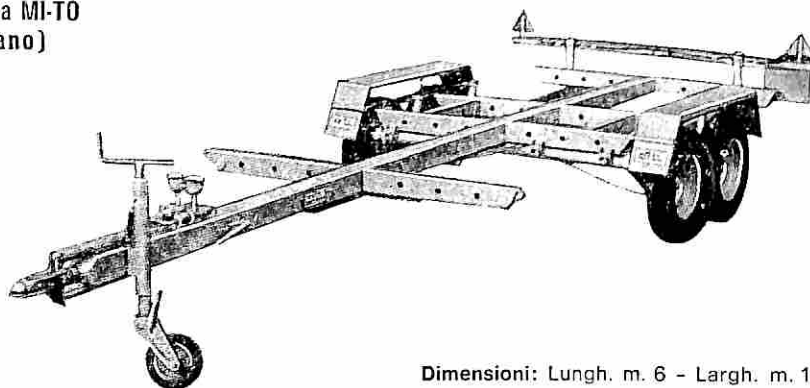
di *PEDRETTI GIANFRANCO*

RIMORCHI AUTO

Casello Autostrada MI-TO

ARLUNO (Milano)

Tel. 9017210



★ A richiesta si fornisce con
2 o 4 ruote

Dimensioni: Lungh. m. 6 - Largh. m. 1,95

Ruote: 5.20x12.6 PR

Freno: idraulico aut. a repulsione

Sospensioni: a barre di torsione di
acciaio con ammortizzatori a
doppio effetto

Portata: Kg. 1300

AIGEN - VALS - AIGEN

(ovvero: accontentiamoci dell'antipasto)

Mi scuso con Gioacchino per il ritardo con il quale appare questo suo articolo, me lo aveva riservato in tempo per apparire per primo su VOLO A VELA ma io non ce l'ho fatta. Sono sicuro che, anche se apparso su altra rivista straniera, è ugualmente valido ed interessante, così come sono sicuro che — malgrado il primato mondiale sia stato ulteriormente innalzato — Gioacchino tornerà a cimentarsi per questo record in quanto è uno dei pochissimi piloti in possesso dell'indispensabile bagaglio di esperienza per tentare con successo l'exploit.

R.S.

AGOSTO 1971

L'obiettivo di questa mia beata estate non è stato raggiunto, purtroppo.

L'aliante c'era (e come!), il tempo disponibile ed il luogo giusto pure. Solo il tempo meteo mancava; come succede spesso, come scusa o come realtà, infine è la stessa cosa.

Qual'era l'obiettivo? Semplicemente quello di battere i soliti sud-africani, texani, russi e neozelandesi. Dimostrare e ribadire che proprio in casa nostra, al centro della nostra Europa ci sono primati mondiali da conquistare. Obiettivo che, a torto, quasi tutti ritengono donchisiottesco.

Avevo già tentato l'anno passato: in giugno con l'affezionato S.H.K. mi mancarono due termiche per chiudere l'andata e ritorno di 820 km. Poco tempo dopo Wally Scott, forse un po' arrabbiato per i suoi risultati nei mondiali, portava la distanza del record da 785 a 860 km, con i soliti dati: tempo da Texas, ASW-12, media 102 km/h ecc. ecc. ... e il resto del mondo è convinto che ci vuole proprio la grande pianura.

No. Non è vero. Ci vogliono le Alpi, ci vogliono lunghe catene di splendide montagne da Ovest a Est. Un buon aliante, certo, ma non necessariamente il massimo. Una massa d'aria idonea, come del resto occorre anche ai « pianuristi ». Ed ecco che il gioco è fatto. Fatica un po', rinuncia a qualcosa di molto meno importante, convinciti che puoi farcela ed ecco che il primato... è tuo.

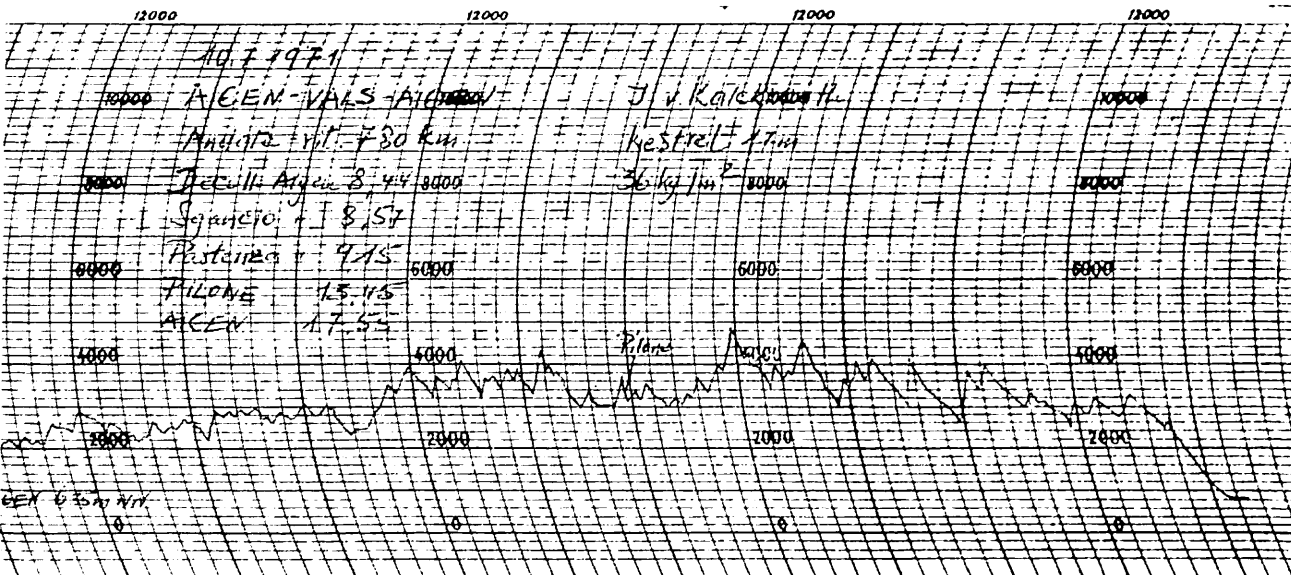
La convinzione l'avevo già da due anni, cioè da quando scoprii il modo giusto di come muoversi in montagna, di portarsi avanti velocemente e senza eccessivi rischi di bucare (basta un punto basso di 20-30 primi per dover rinunciare alla meta).

Quest'anni poi la convinzione era più forte che mai: disponevo del Kestrel 17 m. e nei diversi voli di allenamento fatti in Aprile e Maggio avevo constatato quali medie fossero realizzabili con un valore di salita buono (2-3 m/s), un plafond alto e una condizione meteo regolare lungo il percorso. Ecco qualche esempio: Colico-Aigen, 395 km a 105,7; Vipiteno-Aigen-Innsbruck, 420 km a 126; Passo Resia-Aigen 285 km a 117; Aigen-Innsbruck 211 km a 117, tutti con un carico di 37 kg/mq.

Più tardi mi convinco che sia un po' eccessivo per delfinare (spirare di meno, andare avanti sfruttando interamente le zone di salita con delle dolci tirate, cioè rinunciare quasi completamente al Mc Cready volando meno veloce) e lo porto a 36 kg/mq.

Per me il Kestrel 17 è un mezzo favoloso, maneggevole, gran arrampicatore, buono e dolce anche nei momenti neri: un amico. Quindi da buon volovelista mi sono messo ad aspettare — come i pescatori — nella paradisiaca vallata di Aigen, nella verde e stupenda Stiria.

Due giorni dopo il mio arrivo tento un 740 (per migliorare il mio primato tede-



sco), arrivo fino al Passo di Resia ma sono in ritardo; cambio rotta e vado verso il passo Arlberg per far compagnia ad Hanna Reitsch che ritorna dal suo tentativo di 560, purtroppo dovrà atterrare a Zell. Io rientro ad Aigen alle 17,30 e mi dico: O.K. siamo al 17 di maggio e un volo di 600 km lascia sperare bene; l'estate può incominciare.

Non l'avessi mai detto: per un intero mese è venuta giù tanta di quell'acqua che mi sono visto con la canna e la rete a pesca di trote e di persici.

« Mai vista una cosa del genere » diceva un vecchio contadino del paese « il fieno è da buttar via ».

E la mia convinzione?

Affondava nell'acqua come i miei stivali, perché se ne andava il mese di giugno, il mese più idoneo per i voli lunghi, il periodo migliore per tanti e tanti tentativi. Niente da fare. Pioveva.

I primi di luglio mi trovano un po' deluso e dubbioso davanti al primo sistema continentale di alta pressione che finalmente sblocca le basse sulla Manica, sulla Francia e sul Golfo di Genova.

Il giorno 5 tento un 740 (Aigen-Thusis): fino a Innsbruck tutto bene, poi — per una inversione in quota verso Ovest —

perdo un'ora e raggiungo il pilone solo alle 14,50. Riesco a ritornare fin oltre Zell poi tutto è finito: 640 km, non sono soddisfatto.

Due giorni dopo altro tentativo. Riesco a lasciare Aigen alle 8 e 55, avendo decollato alle 8 e 35 (*Prendetene nota signori piloti. N.d.R.*) e arrivo a Innsbruck (215 km) alle 10,45, cioè alla media di 117 nelle prime due ore. L'aria è buona, niente sovrasviluppi, anzi piccoli Cu. Questa volta ci siamo, mi dico, sono una buona mezz'ora in anticipo sul mio piano di volo, Aigen-Furkapass (887 km), e non mi lascerò scappare il pesce.

Accidenti però, com'è scivoloso!

Oltre Innsbruck una stabilità da morire, proprio un'altra massa, incredibile. Per un'ora intera remo basso basso per stare in aria e solo verso le 12 le termiche riescono a spuntarla rompendo l'inversione o l'isothermia o quel diavolo che fosse.

C'era anche un notevole flusso da NE recante ovviamente aria secca e stabile dal continente o dalla Russia?

Rinuncio al pilone, giro sul passo Arlberg alle 13 e 38 e rientro un'altra volta con solo 600 km.

L'8 e il 9 tendenza a temporali poi il flusso da N.NE aumenta ancora e la vi-

sibilità migliora, ormai l'anticiclone ci onora dal giorno 2. Cosa succederà? Nel pomeriggio del 9 luglio dalla spiaggia del più bel lago del mondo (*Dopo quello del Palù, ovviamente N.d.R.*) che si chiama Spechtensee (1200 m di altezza, circondato dai pini, con acqua cristallina e pesce persico in abbondanza da fare alla griglia) sento finalmente l'arrivo di un giorno buono. E così sarà.

Al mattino l'impressione generale è ottima, c'è sempre il flusso da N.NE con circa 10 Kts, e già alle sette vedo i Cu tirati dal vento verso sud. Mi rendo conto che sono alla vigilia dell'«ultimo giorno dell'anno», il mio anno volovelistico. Che lavagna fare? So che Holinghaus ha migliorato il primato da 692 a 740 km. Ho due alternative: battere Klaus o battere Wally.

Discuto con gli amici tutti i vari aspetti: l'estate sta per finire, c'è vento in quota, forse una condensazione eccessiva, sovrappiù verso il Gottardo: il Furka oggi sembra troppo lontano, decido per Vals, piccolo paese a 15 km N dal S. Bernardino.

ed ecco la sintesi del volo:

Zell A. S., ore 10.19 circa km 105 a 98,4 km/ore; Innsbruck ore 11.28 circa km 100 a 87 Km/ora; Oetzal ore 12.11 circa km 50 a 69 km/ora; Samaden ore 13.10 circa km 100 a 102 km/ora; Vals ore 13.45 circa km 50 a 85 km/ora; Samaden ore 14.23 circa km 50 a 78,6 km/ora; Oetzal ore 15.23 circa km 100 a 100 km/ora; Aigen ore 17.55 circa km 250 a 98,6 km/ora.

Nell'ultimo tratto, cioè dal passo Gerlos a casa (150 km) cerco di andare su fino all'impossibile nelle salite per evitare un punto basso. Così facendo «perdo» forse una decina di minuti, altrimenti la media dell'ultimo tratto da Oetzal dovrebbe essere superiore ai «cento all'ora».

In realtà il volo non è andato così liscio come appare dalle cifre. C'era vento, abbastanza per disturbare sensibilmente lo sviluppo termico; c'erano zone completamente blu (effetto di sottovento che nello stesso giorno ha costretto fuori campo an-

che un istruttore); c'era la solita massa d'aria umida — invecchiata nella zona ticinese — che turbava anche il percorso al di là della catena principale. Avvicinandomi a Vals da Samaden, attraverso la valle Avers ed il paese di Splügen ho potuto notare grossi Cu senza bordi precisi, la base ben sotto le creste e la visibilità limitata.

Essendo un sabato ho chiamato Calcinate e Lodrino sulla 122.6: non rispondeva nessuno.

I valori di salita in vicinanza della catena principale diminuivano ad un terzo: mentre a N del Rheinwaldhorn trovavo 2 metri regolari, a S della stessa montagna si poteva andar per terra.

Infine la media raggiunta in questo volo — 8 h 40' per 780 km — essendo solamente di 90 km/h dimostra anch'essa quelle che erano le possibilità della giornata.

Nonostante tutto ciò potevo raggiungere piloni un po' oltre i 400 km, p.e. Disentis o Tenigerbad ai piedi del Piz Medel, però da Vals al Furka c'erano ancora ben 60 km da fare. Ci voleva un'ora e 10 primi per questa distanza in a-r.

Ancora oggi sono dubbioso sulle chances di poter rientrare ad Aigen oltre un'ora più tardi.

Forse avrei dovuto tentarlo: a chi piace «andà a cà» dopo il solo antipasto?

Un altr'anno.. un altro volo.

J.v.K.

Perchè il Blanik



I mezzi con i quali si esercita oggi lo sport del volo a vela sono sempre più evoluti, efficienti, raffinati: diciamo di quarta generazione, se chiamiamo prima quella prebellica, seconda quella degli anni 50 (Pinocchio, Uribel, Sky 34, Weihe, Schweizer 1 - 23, Mucha, Jaskolka ecc.), terza quella degli anni 60 (HKS-3, Ka-6, Skylark II, Breguet 905, Austria, Foka, Zefir, ecc.).

Per contrapposto, gli aeromobili ad uso didattico sono rimasti, in Italia, della seconda generazione. Infatti se ascriviamo alla prima la classica triade Zoegling-Cantù-Asiago della scuola monocomando 1930/1960, siamo ancora ai primi biposti della scuola doppio comando: Canguro, Bocian, Bergfalke, ASK-13.

Ammettiamo pure che tra i mezzi per l'attività sportiva e i mezzi per l'attività didattica possa intercorrere una generazione: fatto dovuto alla più lenta evoluzione del mezzo didattico ed alla destinazione didattica di mezzi non più competitivi sul terreno agonistico. Ma due generazioni no: l'evidenza mostra che l'allievo di Bergfalke, solo pilota a bordo, non può eseguire il passaggio diretto su Libelle, Kestrel, Cirrus ecc.

Ora, in termini moderni di tempo e di economia di esercizio, non è ammissibile la lunga trafila di passaggi a difficoltà crescente che possa colmare il gap tecnologico tra aereo scuola e monoposto da competizione: il tutto è poi difficilmente pro-

grammabile in chiari termini di didattica aeronautica, e provoca molte dispersioni e frequenti deviazioni.

D'altra parte è pur vero che lo scopo dell'istruzione al pilotaggio deve essere oggi l'abilitazione al volo su monoposti di quarta generazione: è quindi logico pensare ad un mezzo per la scuola, diciamo di terza generazione, che porti nel più breve tempo possibile, in maniera didatticamente chiara ed economicamente valida il nuovo pilota ad eseguire il passaggio — inintermediari — sui sopradetti Libelle ecc.

I responsabili del disciplinare 1078 intestato all'A.V.M. credono di aver trovato l'aeromobile adatto allo scopo: si tratta del Blanik L-13, peraltro già conosciuto in Italia, ma non sotto questo preciso profilo. Perché il Blanik?

1) Perché costa circa 4.500.000 franco Milano sdoganato, pronto al volo (due cruscotti per CFR/VFR) — e lo si ottiene con 30/60 gg. di prenotazione.

2) Perché è facile, dolce ed onesto da pilotare (come tutte le macchine moderne) e non dà vizi all'allievo, che si abitua ad un pilotaggio lieve e dosato, con una stupenda coniugazione dei comandi. Non è vero che per imparare ci vogliono macchine antiquate: il grossolano lavoro di piede e di alettone del Canguro buon'anima in termica non ha certo giovato a nessuno, per non citare l'apocalittico Cantù della nostra giovinezza.

3) Perché, in periodo avanzato, offre l'uso del carrello retrattile, dei flaps in decollo ed in termica lenta, dei freni aereo-

dinamici efficacissimi — da combinarsi o no con i flaps, del freno sulla ruota all'atterraggio ed infine, dei water ballasts.

4) Perché è idoneo, oltre che strutturalmente, anche sul C.N., a tutta l'acrobazia aerea in singolo, ed in doppio con la sola esclusione del volo rovescio e del tonneau, al volo in nube ed al volo notturno (orizzonte artificiale ed impianto luci di posizione opzionali) estendendo enormemente il campo dell'azione didattica, sino alle soglie, appunto, del modernissimo monoposto.

5) Perché la manutenzione è semplice, le revisioni possibili presso Gonalba (che si sta certificando RAI, previo soggiorno presso la LET di Kunovice) e l'approvvigionamento dei pezzi di ricambio scorrevole, tramite la MOTORMAC, via Bertolini, 1 - Milano.

La sperimentazione di tutto ciò avverrà nel corso del 1972, raccogliendo i dati di esercizio dei due Blanik I-GULP e I-ROAR di proprietà di gruppi di privati, non potendosi evidentemente effettuare esperimenti « in corpore vili », ossia su A/M scuola a disciplinare, acquistati prima di una profonda valutazione al merito.

In particolare verificheremo se sarà possibile economicamente e tecnicamente il passaggio diretto su Libelle da Blanik, che è il principale asserto della nostra attuale impostazione.

Giorgio Frailich

VENDESI aliante biposto in linea di volo, Eventuale E.C.40, immatricolato I-LDUE, ore dalla costruzione 600. Scrivere a: Antonio Ghiorzo, p.za Bonomelli, 4 - tel. 53.94.187 - 20139 Milano.

La Quinta Colonna di Alfaomega

Circolari

L'ultima del RAI sulle radio ci impone di installare un VOR sugli alianti: finalmente il Cattaneo non si perderà! Ma deve essere una manovra di quci di Torino per poi venderci un ILS portatile (obbligatorio a Calcinato in agosto)...

Nuova Classe 13 m.

Ci provano tutti; Ursula Hänle venderà (con ditta separata Start + Flug) il Salto; gli australiani promettono premi al miglior progetto da 13 metri; gli americani hanno addirittura pronta una bozza di regolamento, così la CIVV, a detta loro, non li fregherà più; ma non ho sentito ancora qualcuno che ci voglia volare — secondo me, l'iniziativa parte dalla squadra di Giorgio Orsi..

Bologna, Briefing

Si sono dette molte cose, ma nulla su come volare meglio in aliante. A questo ci penserà il futuro Centro Nazionale di Volo a Vela, attualmente sotto inchiesta da parte di una ennesima Commissione formata da Volovelisti Illustri. Sono stati nominati i Magnifici Dieci Mondiabli. Cosa fare per entrare in questo Olimpo? Non chiedetelo alla Commissione Consultiva che li elegge, fareste una domanda antipatica che non merita risposta. Forse lo sa il Mondiabile Fontana, che ha rimproverato a Carlo Della Chiesa la sua domanda inopportuna: il fatto che Carlo abbia vinto un Campionato Nazionale dopo Marfa, non può certamente costituire titolo sufficiente per osare chiedere « perchè lui sì ed io no »...

Calif

Sono state fissate le consegne ed i prezzi; però questa notizia ve la rivelerò solo nel 1973...

Aeronautica Militare

È stato ordinato un Calif biposto armato. Verrà sperimentato in termica contro Schubert, detto anche L'Incompiuta. Non sarà un test troppo severo?...

Piloni fotografici

Due concorrenti di quest'anno a Rieti mi hanno confessato di essere riusciti a fregare con successo il sistema attuale. Uno di loro l'anno prossimo non verrà a Rieti e mi ha pregato di fare da intermediario per vendere il suo metodo garantito; le richieste vanno indirizzate a: Casella 26, Volo a Vela, Aeroporto, Calcinatè del Pesce...

Mondiali 1972

Pare che ci vadano Serra, Zoli, Pronzati e Perotti, con Vergani come Direttore Tecnico. Pare che ci vada anche de Orleans per la Spagna, ma solo se verrà finalmente decisa l'istituzione di un Mondiale Lega Due...

Moffat

Finalmente è arrivato ben 17° nei Nazionali americani, vinti da A.J. Smith su ASW-12...

Ricatto

La monolitica unità della famiglia Pronzati si è incrinata (ma solo per un istante) allorché uno dei figli minacciò di far da squadra a Brigliadori se non gli davano la bicicletta nuova; la vertenza è stata composta — il figlio in questione pare che riceverà un ciclomotore, ma dovrà imparare lo Jugoslavo...

Concept '70

Pare che il primo vero Standard made in USA in plastica vada come un Cirrus ST.; così dice il pilota che l'ha portato all'ultimo (65°) posto nei Campionati Nazionali americani...

HP-16

Pare che l'ennesima creazione di Schreder, che ha una struttura alare simile ad un festone natalizio avvolto in carta stagnola, non vada troppo bene, ma Schreder, da buon costruttore di alianti, è fiducioso; e la recente svalutazione del dollaro aiuterà parecchio sia l'HP-16 (o 17?) sia il Concept '70...

Leggiamo su Aviasport il movimentato volo di trasferimento accorso al noto test-pilot Adam Zientek (il primo corrispondente polacco di Volo a Vela di molti anni or sono) e, pur condividendo le osservazioni successivamente mosse dai francesi, riportiamo per intero il testo di questa insolita avventura felicemente conclusasi.

A traino in nube...

di Adam Zientek

Tre settimane di brutto tempo non sono certo anormali in dicembre in Polonia. Ma quando si è dovuto annullare per ben venti volte il trasferimento urgente di un aliante, si comincia ad essere un po' stanchi. Finalmente il 21° giorno il tempo parve mettersi al bello e cominciammo il nostro viaggio in un cielo tutto azzurro. Ero ben poco preoccupato che il mio indicatore di virata non funzionasse, vista la sua inutilità nel volo a vista. Ma cominciai a preoccuparmi un poco quando improvvisamente iniziò a formarsi della nebbia sotto di noi.

Come pilota di alianti sono abituato a vedere le nuvole solo dal di sotto. E la eventualità di essere separato dal suolo da uno strato continuo di nuvole non mi divertiva affatto; volevo scendere il più presto possibile. Purtroppo tutti i miei tentativi per avvisare della mia decisione Stanislaw, il mio pilota trainatore, tirandogli la coda, non ebbero alcun successo. Con regolarità, quasi fosse un aereo di linea il « Gawron » (un quadriposto a ala alta da 260 cavalli) mi trainava verso Varsavia, che si trovava a 300 km di distanza, sopra uno strato ormai fitto di nuvole. Rassegnato, mi preparai a vivere, mio malgrado, un'eccitante avventura...

« Ecco quello che mi aspettavo » pensava Stan, con la prospettiva di un'interessante (per lui...) esercitazione di navigazione a bordo del suo Gawron. Il suo piano era di mantenere la rotta e di fare il punto dopo 80 o 100 km., avendo ritrovato la visibilità del suolo, per vedere se aveva stimato correttamente la deriva. Egli pensava infatti che lo strato di nuvole basse fosse dovuto ad un fenomeno locale, proprio della regione collinosa che stavamo attraversando.

Cercò di mettersi in contatto con Varsavia perché il Meteo gli confermasse la sua teoria, ma era ancora fuori portata del VHF. Dopo pochi minuti, si mise in contatto con un aereo di linea partito poco prima da Varsavia e il pilota lo informò che c'era una buona visibilità e 1/8 di nubi al suo punto di partenza.

« Perfetto » pensò Stan « Adam non deve preoccuparsi. Tra una mezz'ora rivedremo il suolo ».

Fortunatamente volavamo verso il nord, e non eravamo quindi abbagliati dal sole ma semplicemente un po' infastiditi dal riverbero sulla cima delle nuvole. Le ondulazioni dello strato di nuvole lasciavano pensare che un buco sarebbe apparso dopo la prossima nuvola, ma ogni vol-

ta questa speranza veniva delusa. Alla fine, dopo un'ora, anche Stan perse la pazienza.

Ad un tratto il « Gawron » si mise a scendere e da una quota di 600 m (QFE punto di partenza) ci infilammo nello strato, accolti dalla solita turbolenza.

Stavamo cadendo verso una terra sconosciuta a 2 metri al secondo. La sagoma indistinta del traino, 25 metri avanti, divenne sempre meno visibile, fino a che non riuscii quasi più a vederla.

Comincia a formarsi il ghiaccio sulla capottina! Apro l'areatore.

Il mondo esterno si era ridotto ad una stretta striscia rimasta trasparente e dovevo fare grossi sforzi per tenere in « vista » il traino. Comunque bene o male riuscivo a mantenermi in una posizione corretta.

A circa 100 metri (secondo l'altimetro) non si vedeva ancora terra. Scendere ancora sarebbe stato troppo rischioso e dopo poco mi accorsi che stavamo risalendo. Ripresi un po' fiato quando sbucammo al di sopra dello strato di nuvole. Ma il nostro problema non era certo risolto; o trovavamo un buco (sarebbe stato un miracolo...) o avrebbe dovuto guidarci il radar. Se questo non fosse avvenuto entro le due prossime ore (quello che restava dell'autonomia del « Gawron ») non ci restava che una soluzione: i nostri paracadute.

Alle 12 e 40 finalmente Stan ottenne il contatto radio con Varsavia.

Stan: - « Gawron Charlie Foxtrot Romeo, in piano di volo VFR, al di sopra di uno strato di 8/8, richiede meteo e posizione ».

Controllo: - « Gawron, visibilità 1500 metri, nuvolosità 8/8, plafond 700 piedi in diminuzione. ACC Radar vi darà vostra posizione. Passate sulla 119.7 ».

Stan: - « Radar Varsavia, in volo orizzontale a 2.400 piedi al di sopra delle nubi, ETA Varsavia 13.25; chiedo mia posizione ».

ACC Radar: - « Gawron, sientè sull'asse, 1 miglio a nord-ovest di B. Riportatevi sul segnale WA ».

Stan: - (Un po' imbarazzato) « Non posso riportarmi su WA; non ho radio compas ».

ACC: - (Diffidente) « Che equipaggiamento avete? »

Stan: - (modestamente) « Badin, altime-

tro, bussola, pallina-paletta ».

ACC: - « La vostra autonomia? »

Stan: « Circa 70 minuti ».

ACC: - « Mantenete la rotta. Richiamate tra 20 minuti ».

Nel frattempo la visibilità a Varsavia si è ridotta a 800 metri e il plafond a 400 piedi. Il radar guidava un Viscount inglese; questo sbagliò l'avvicinamento e dovette essere rimandato in circuito d'attesa. Era il nostro turno...

Stan: - « Gawron richiama come richiesto ».

ACC: « Gawron, rotta 15°, scendete a 2100 piedi. Sarete guidati nel settore di avvicinamento dal radar di precisione che vi darà le istruzioni sulla 121,5. Avete questa frequenza? ».

Stan: - « No ».

ACC: - « Rimanete sulla 119,7. Il radar di precisione comunicherà con voi per telefono su questa frequenza ».

(Questo, però, impediva al radar di guidare altri aerei per almeno un quarto d'ora, con grande disappunto degli altri piloti in attesa e in particolare di quello del « Viscount »).

Stan: - (Umilmente) « Richiedo autorizzazione per due avvicinamenti, uno per l'aliante e l'altro per me ».

ACC: - (Sorpreso): « Ripetete! Perché due avvicinamenti? »

Stan: - (Rassegnato) « Ho un aliante a rimorchio ».

ACC: - (Impressionato ma calmo) « Gawron, rotta 300, restate in VFR. Restate in ascolto ».

(Il controllo non aveva altra alternativa. Tutti gli aeroporti della regione avevano la stessa situazione meteo. Che possibilità aveva questo dilettante, senza equipaggiamento di radio-navigazione, senza conoscenza delle procedure GCA e con un aliante a rimorchio senza radio? Le procedure solite in questo caso diventavano inutili. Il controllore doveva improvvisare e fu obbligato a passare dalla lingua ufficiale inglese al polacco, per farsi capire meglio).

ACC: - (Calmo e solenne): « Gawron, fate attenzione. In questo momento voi siete nel settore di avvicinamento. Il radar di precisione vi seguirà da questo momento in poi. Rispondete. Passo ».

Stan: - « Ricevuto. Pronto per l'avvicinamento radar ».

Radar: - « Gawron, vi guiderò nella discesa con corte virate a destra e a sinistra e dandovi la vostra posizione. Fate 10° a destra. Siente a 5 miglia dall'inizio pista, 50 piedi al di sopra del piano di discesa - 100 piedi al disopra; scendete più in fretta... scendete più in fretta: 150 piedi troppo alto!...

Stan: - (Eccitato, non sapendo che non si può trasmettere durante l'avvicinamento in GCA) « È impossibile scendere più velocemente, l'aliante non può seguirmi! »

Radar: - (placido) « 150 piedi troppo alto... 4 miglia all'inizio pista 15° a sinistra... scendete più velocemente altrimenti perdetevi il piano di discesa... ».

Verso i 300 metri tutto diventò scuro. Ma il peggio doveva ancora venire. Nonostante le mie contorsioni per vedere qualcosa attraverso la stretta striscia rimasta trasparente sulla mia capottina ghiacciata, non riuscii più a vedere il traino. Non potevo più affidarmi altro che a qualche metro di cavo visibile davanti al naso del mio aliante. Era una follia! Ma sganciarmi così basso confidando nella fortuna, era una pazzia ancora più grande. Sarebbe certo stato divertente se l'operatore radar avesse visto improvvisamente, sul suo schermo, il punto dividersi in due e quello dell'aliante (metallico) era forse più grosso di quello dell'aereo a motore!

Improvvisamente qualche cosa mi parve anormale. La cima del cavo scomparve dalla vista e una grande ombra nera si materializzò davanti a me. Il « Gawron » era pericolosamente vicino!

Diruttori aperti!

Il « Gawron » era appena scomparso quando sentii la prima scossa (terribilmente secca! Tanto di cappello al cavo se tiene. E se non tiene?...).

La seconda scossa fu molto più sopportabile. Una terza. Non importa. So che il cavo tiene.

Non è ancora tutto perduto. Nel frattempo l'altimetro era sceso a 0 e anche a — 20 metri. Con circa 200 metri di differenza tra la quota del nostro aeroporto di partenza e quello di Varsavia, dovevamo essere a circa 150 metri dal suolo. Sperando che non ci siano antenne radio o ripetitori televisivi nella zona! I prossimi minuti saranno decisivi.

— 50 metri. Tutto è ancora scuro.

— 100 metri. Sempre nulla.

— 120 metri. I secondi diventano veramente troppo lunghi...

Improvvisamente il mondo apparve con le luci di una fabbrica. Poi delle rotaie e una piccola stazione. La passiamo sempre scendendo ma non riesco a leggere il nome del paese! Alla fine vedo l'inizio della pista e atterro rapidamente mentre il « Gawron » riattacca e scompare.

Che gioia essere di nuovo su questa nostra vecchia terra! Sebbene non sappia proprio dove andare appena uscì dal mio aliante. Nella nebbia non si vede nessuna costruzione a parte una piccola baracca dipinta di rosso e di bianco con due antenne in movimento; il radar di precisione.

A.Z.

(traduzione di Selene da Aviasport)

Statistiche del volo a vela mondiale

di Piero Morelli

Volentieri ho aderito all'invito della rivista VOLO A VELA di cercare di raccogliere dati sul volo a vela nelle varie nazioni, convinto come sono che i dati statistici sono un elemento interessante dal punto di vista informativo, utile o necessario per stabilire confronti e fare considerazioni: al fine di stabilire orientamenti (compito quest'ultimo di chi ha il mandato di fare una « politica » del volo a vela).

Il compito si è rivelato più arduo del previsto. Infatti l'unica fonte di questo tipo di informazione, se si esclude l'inchiesta diretta, che sarebbe assai lunga e di dubbio successo, è la F.A.I. (Federazione Aeronautica Internazionale) che è appunto la federazione dei vari Aero Club Nazionali.

Appunto alla cortesia della Segreteria F.A.I. mi sono rivolto in occasione di un viaggio a Parigi il 3-6-1971, e lì ho potuto raccogliere i dati che ho riportato nel tabellone qui riprodotto.

Da tempo ormai la F.A.I. invia annualmente ai singoli Aero Club Nazionali un questionario inteso a raccogliere dati sui vari sport aeronautici (volo a motore, volo a vela, paracadutismo, aeromodellismo).

Fino a qualche anno fa (1968) tali dati venivano sinteticamente riportati sull'Annuario F.A.I. Poi fu smessa la pubblicazione dei dati, ritenuti troppo lacunosi, e, successivamente, fu rinunciato alla pubblicazione stessa dell'Annuario, troppo oneroso.

Conseguenza di ciò è che, se sino a qualche anno fa questi dati erano resi noti in una cerchia assai ristretta, oggi non vengono addirittura più pubblicati, venendo così a mancare un pur interessante elemento di informazione.

Una scorsa al tabellone dà subito l'occasione di alcuni rilievi. Per esempio:

1) I dati richiesti col questionario (cioè le testate delle varie colonne) non sempre sono sufficientemente indicativi. Così, nel numero degli alianti sono inclusi indistintamente i liberatori e i veleggiatori; il numero dei brevetti non distingue fra gli attestati A e B (tuttora rilasciati in alcuni paesi) e il « C » che è praticamente (con varianti da paese a paese) il moderno brevetto di volo a vela.

2) Ci sono parecchie caselle bianche: ciò vuol dire che il dato richiesto non è stato fornito. Nel caso dell'URSS nessuno dei dati richiesti è stato fornito, mentre ampiamente documentati e illustrati erano i dati relativi ai primati.

3) Diversi paesi, al 3-6-71 (cioè a termini scaduti), non avevano ancora restituito il questionario 1970, e magari lo stesso avevano fatto l'anno precedente. È, per esempio, il caso della Germania Ovest e di altre nazioni volovelisticamente importanti.

Per questi paesi ho riportato i dati forniti alla data più recente (cioè nel 1969 o nel 1968). Altri paesi (p. es.: Brasile, Canada, Romania, Argentina) mancano completamente.

Ciò nonostante, mi sembra che il quadro delle situazioni volovelistiche offra elementi di notevole interesse. Le cifre parlano da sole, e mi sembra pertanto superfluo commentarle.

Mi limito ad accennare al « boom » statunitense, di cui il numero di alianti, di ore volate e di Club ci dà una misura forse per molti insospettata. E a paesi assai meno popolati del nostro ma, in proporzione, volovelisticamente assai più consistenti, come Austria, Belgio, Danimarca,

Finlandia, Olanda, Svizzera, Ungheria, Cecoslovacchia, Svezia.

Per quanto riguarda gli « aiuti governativi » le indicazioni sono, ovviamente, sintetiche. Dei paesi del cosiddetto « blocco comunista », non hanno fornito dati Germania Est, Ungheria, Cecoslovacchia e Urss, ma Bulgaria e Polonia indicano rispettivamente 100 % e 85 %, e la Jugoslavia 56.000 dollari. È d'altra parte ben noto che in questi paesi il volo a vela è, totalmente o quasi, sovvenzionato dallo Stato.

Negli altri paesi le sovvenzioni sono generalmente poca cosa o addirittura inesistenti, come dichiarano, per esempio, Gran Bretagna, Nuova Zelanda, Stati Uniti e Svizzera.

La grossa eccezione è rappresentata dalla Francia dove, mentre le sovvenzioni per la flotta sono notoriamente diminuite negli ultimi anni, lo sforzo viene diretto verso la iniziazione aeronautica della gioventù: la cifra di 4350 borse di pilotaggio per i giovani è eloquente a questo riguardo.

Qui di seguito riportiamo le nazioni volovelistiche, in ordine decrescente rispetto a:

N. DI ALIANTI		N. ORE DI VOLO			
1	GERMANIA OVEST	3.010	1	GERMANIA OVEST	283.300
2	STATI UNITI	2.200	2	FRANCIA	185.309
3	FRANCIA	1.096	3	STATI UNITI	120.000
4	POLONIA	700	4	GRAN BRETAGNA	78.273
5	GRAN BRETAGNA	664	5	CECOSLOVACCHIA	59.219
6	AUSTRIA	655	6	POLONIA	51.000
7	CECOSLOVACCHIA	628	7	GERMANIA EST	42.000
8	SVIZZERA	417	8	AUSTRALIA	41.023
9	AUSTRALIA	279	9	SVIZZERA	33.130
10	UNGHERIA	252	10	SVEZIA	29.908
11	SVEZIA	240	11	OLANDA	24.055
12	BELGIO	201	12	UNGHERIA	16.524
13	DANIMARCA	197	13	FINLANDIA	15.455
14	ITALIA	194	14	ITALIA	15.052
15	OLANDA	181	15	BELGIO	14.850
16	FINLANDIA	162	16	DANIMARCA	13.676
17	YUGOSLAVIA	131	17	NUOVA ZELANDA	13.673
18	NUOVA ZELANDA	119	18	YUGOSLAVIA	9.253
19	BULGARIA	82	19	SUD AFRICA	6.331
20	SUD AFRICA	82	20	GIAPPONE	4.640
21	GIAPPONE	74	21	NORVEGIA	4.500
22	NORVEGIA	40	22	BULGARIA	3.720

tra i diversi mancanti figurano:

Argentina
 Brasile
 Canada
 Germania Est
 Romania
 URSS

Argentina
 Austria
 Brasile
 Canada
 Romania
 URSS

dai questionari pervenuti alla F.A.I. alla data del 30 giugno 1971

paese	n. alianti	insegne			n. brevet.	n. ore volo	n. club	aiuti governativi (annui)
		D	E	F				
1 AUSTRALIA	279	121	46	1		41.028	73 \$ 18.000	
2 AUSTRIA	655	63	46	22			141 \$ 20.000	
3 BELGIO	201	24	1	0		14.850	23 \$ 80.000	
4 BULGARIA	82	12	0	1		3.720	8 100 %	
5 CILE	17				9	3.434	4 per tutti sport aerei e solo X mater. \$ 140.000	
6 COREA SUD	10				31	78	1 100 % al Centro Naz.	
7 DANIMARCA	197	49	3	1		13.676	41 traini X campionati	
8 FINLANDIA	162	40	10	30	242	15.455	53 x tutti sport aerei \$ 80.000	
9 FRANCIA	1.096	274	60	5	415	185.309	100 4350 borse pilotaggio X giovani + sovv. mater.	
10 GERMANIA EST		102	9	0		42.300	74	
11 GRAN BRETAGNA	664	212	18	7		78.278	77 zero	
12 IRLANDA	10					450	2 zero	
13 ISRAELE	25					620	6 2/3 bilancio Ae. C. Naz.	
14 ITALIA	194	23	5	0		15.052	21 per tutti sport aerei \$ 240.000	
15 LUSSEMBURGO	9	1	0	0		534	2 zero	
16 NORVEGIA	40	15	1	2	105	4.500	13 \$ 22.000	
17 NUOVA ZELANDA	119	38	9	25 Pr.		13.673	29 zero	
18 OLANDA	181	78	4	0		24.055	41 riduzioni su uso aerop.	
19 POLONIA	700	138	25	2		51.000	40 l'85 % delle spese	
20 PORTOGALLO	10	3	0	0		450	7 \$ 3.500	
21 SPAGNA	10	4	1	0		1.039	2 \$ 60.000	
22 STATI UNITI	2.200	238	97	52		120.000	222 zero	
23 SVIZZERA	417	59	7	1		33.130	38 scuole zero	
24 TURCHIA	10	0	0	0	25	2.707	1 zero	
25 UNGHERIA	252	25	1	0	768	16.524	22	
26 CECOSLOVACCHIA	628	122	19	1		59.219	93	
27 INDIA	9	8	0	0		34.709 lanc	8 \$ + mater. in uso	
28 SVEZIA	240	43	16	3		29.908	69 \$ 85.000	
29 SUD AFRICA	82	6	7	11 Pr.		6.331	13 \$ 1.500	
30 U.R.S.S.								
31 YUGOSLAVIA	131	15	0	0		9.253	39 \$ 56.000	
32 GERMANIA OVEST	3.010	345	95	43	1.904	288.300	885	
33 GIAPPONE	74	2	0	0		4.640	95 corso istruttori	
34 IRAN	5				30	885	1	
35 VENEZUELA	3					144	1 uso aeroporto	

A. A. A. A... Offresi

Commissione nazionale per il volo a vela offresi per seria collaborazione

Da un anno la commissione opera nella sua composizione attuale, senza problemi interni, con l'intenzione di portare avanti quanto le è richiesto dai volovelisti. In questo anno, nel quale le proposte da noi avanzate sono state notevoli per il numero e per il vasto campo interessato, uno strano stato di cose si è venuto imponendo e si potrebbe dire che ci è stato imposto. Dall'Aero Club d'Italia, o meglio dal segretario generale dello stesso, perché quando abbiamo parlato con la presidenza molti ostacoli sono stati immediatamente superati con l'adozione di soluzioni pratiche, la commissione è considerata come un libro da consultare quando vi sia necessità incontrovertibile di avvalersi di un parere tecnico.

Se tale necessità non esiste, il segretario generale imposta la politica del volo a vela nazionale e la sottopone al consiglio federale che, avendo innumerevoli argomenti ogni volta da discutere, approva quanto proposto non ostante il caldo patrocinio del consigliere federale di specialità che si batte per le soluzioni da noi prospettate, ma che spesso non sono nemmeno nell'ordine del giorno del consiglio federale. La questione è questa: lo statuto dà vita alle commissioni di specialità, ad esse demandando il potere-dovere di pro-

porre e al consiglio federale di votare sulle proposte presentate, per approvarle o respingerle nel qual caso queste tornano alle commissioni, tecniche appunto, per le modifiche, fino alla approvazione. La teoria suona così benissimo in quanto il cerchio si chiude perfettamente toccando tutti gli organi previsti, nel senso giusto. Nella realtà invece, la segreteria generale, ufficio multiforme, ma in realtà di una ferrea unicità di operato, si frappone durante il preordinato cammino teorico e opera indisturbata con il semplice mezzo di non tenere conto di tutti i punti dei verbali della commissione e di non informare la stessa sullo stato delle cose. Ad esempio, quando abbiamo presentato il piano di spesa prevista per i prossimi campionati mondiali, ci siamo sentiti dire, con tanto di lettera ufficiale dal tono vagamente riprovatorio, che il bilancio di previsione era già stato redatto e che tale spesa non era neppure presa in considerazione. A noi trovare una fonte dalla quale attingere i fondi necessari. Ci è venuta incontro la presidenza e pare che i fondi si troveranno. Resta una constatazione: chi fa il bilancio di previsione dell'Aero Club d'Italia? Sappiamo che lo approva il consiglio federale; si potrebbe quindi pensare, leggendo lo statuto, che

le commissioni collaborino alla sua redazione. Questo per la commissione per il volo a vela non accade nella realtà e riteniamo non sia giusto essere esclusi da un fatto tanto importante, dato che poi ci viene risposto che le spese non sono previste e quindi non possono essere sostenute.

La commissione sapeva che nel 1972 si sarebbero tenuti i campionati mondiali e sa anche altre cose che riguardano il volo a vela italiano, appunto perché organo tecnico: per queste è altresì in grado di prevedere i costi e gli impegni. Ma se ad essa si sostituisce di fatto un ufficio di segreteria, seppure generale, possiamo aspettarci che molte altre nostre scadenze vengano ignorate. In questo caso non si additi però lo statuto per rimproverare che le commissioni non propongono. Esse propongono, ma il segretario generale filtra le risposte e il consiglio federale, oburato, dispone su quanto giunge dalla segreteria, sempre generale, ritenendo forse che la stessa porti la voce esatta delle commissioni, come in realtà non accade.

Nell'ultimo verbale si chiede di ricevere le circolari, i notiziari, i verbali del consiglio federale oltre ai bilanci; sembrerebbe pleonastico perché ogni membro di commissione dovrebbe ricevere il tutto. Non è così. Non ci giunge nulla e del bilancio di previsione del 1972 non solo non abbiamo partecipato alla formulazione, ma non ne abbiamo nemmeno avuta una copia dopo l'approvazione. Ci può essere chiesto: cosa fate allora voi della commissione? Questo: il consigliere di specialità ci informa dei più grossi problemi, noi formuliamo un ordine del giorno, ci riuniamo, redigiamo un verbale che viene ripreso o meno, secondo una strana sorte, non dal consiglio federale, ma dal segretario generale, con le conseguenze di evidente scollamento sopra descritte.

Il nostro mandato durerà ancora tre anni. Non pretendiamo di riformare l'Aero Club d'Italia, per quanto qualche modifica circa il sistema di nomina del personale, sia pure generale, sarebbe secondo noi necessaria; vogliamo solo operare come previsto e come abbiamo accettato di fare. Per questo speriamo di avere da oggi la collaborazione necessaria per fare di una commissione — libro di consultazione, una commissione tecnica consultiva per-

manente (confronta lo statuto) e non consultabile permanentemente, ma ben poco interpellata in realtà se non per il rinnovo delle circolari, come si tenta di fare da parte della segreteria.

Riteniamo che sia questione di cavilli e di buona volontà, come spesso accade. La commissione per il volo a vela è disponibile per il compito che le è assegnato e che desidera svolgere pienamente.

Ove questo non le sia permesso, dovremo di nuovo rammaricarci pubblicamente e non smetteremo di farlo se lo riterremo necessario, finché, speriamo, qualcuno raccolga il messaggio

Sandro Serra

A. A. A. A...Cercasi

... raccoglitore di messaggi

... segretario generale senza filtro

... aeroclub d'Italia deciso riformare statuto

... civilavia disposta rispettare statuto aero club d'Italia

... giovani cinquantenni disposti assumersi responsabilità.

Cosa vuoi cercare, non vedi che notte?

Tieni duro e insisti, siamo più giovani noi.

esse

PERO' QUALCOSA APPROVA

Il Consiglio Federale dell'Aero Club d'Italia ha approvato quanto proposto dalla Commissione di specialità e precisamente: «Faranno parte della squadra nazionale permanente i migliori piloti delle due classi che saranno tenuti in valutazione dalla Commissione per facilitare la scelta dei componenti la squadra che parteciperà ai campionati mondiali nelle prossime edizioni.

La distinzione in classi è solo indicativa e non pregiudica il passaggio dei piloti dall'una all'altra.

Ecco i componenti la squadra per il 1972:

Classe Standard:

BRIGLIADORI Leonardo
PEROTTI Nino
PILUDU Ferruccio
PRONZATI Attilio
TESSERA CHIESA Emilio

Classe Libera:

DALL'AMICO Piero
DELLA CHIESA Carlo
FONTANA Vittorio
MANZONI Roberto
SERRA Sandro
VERGANI Walter
ZOLI Angelo.

Gli aggiornamenti avverranno ad ogni fine anno sul vaglio dei risultati conseguiti e valutando in particolare i risultati sportivi individuali, il grado di preparazione agonistica, la costanza nella realizzazione delle prestazioni relativamente ai tre anni precedenti, la possibilità di buon inserimento nel complesso della squadra ».

AL SERVIZIO DEL VOLO A VELA

sull'Aeroporto di Valbrembo

24030 - Via Marconi 11 - Telef. 610625

La



Italiana

COSTRUISCE:

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

ESEGUE:

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

VENDE:

- strumenti di bordo
- barografi
- ricambi Glasflügel

**RICHIEDETECI INFORMAZIONI E PREVENTIVI
OPPURE VISITATECI**

notiziario

Cena sociale dell'A.V.M.



La sera del 18 dicembre 1971 ha avuto luogo, in un noto ristorante della Brianza, la cena sociale dell'Aeroclub Volovelistico Milanese. E' stata l'occasione per donare al Presidente Riccardo Briigliadori una targa di ringraziamento per le sue innumerevoli benemerenze in campo aeronautico e, non ultimo, per averci saputo dare finalmente un nostro CAMPO DI VOLO attraversando infinite traversie di ordine morale e materiale (continuano tuttora)! Chi scrive si fa portavoce augurando al simpatico Briiglia di continuare nel suo considerevole sforzo con l'entusiasmo che l'ha sempre contraddistinto in nome di quello SPORT che noi tutti amiamo e purtroppo non così sentito da CHI dovrebbe! Una targa è stata consegnata anche alla simpatica Sig.ra Graziella Magistretti per l'azione di « public relations » da lei svolta.

*Brutti ma... ostinati!
(solo loro due, s'intende)*

Nuovo ricetrasmittitore

L'Aeroclub Volovelistico Milanese desidera congratularsi da queste pagine con il proprio socio Pino POGLIANI (il quale è anche il responsabile del servizio radio)

per l'avvenuta omologazione (n. SO-PI76) da parte del RAI di un suo modello di ricetrasmittitore VHF mod. HA-10 per aeromobili a motore ed alianti.

Lettere al Direttore

Consapevolezza?

Caro Direttore,

è apprezzata consuetudine di VOLO A VELA affrontare i vari aspetti e problemi di più marcato interesse per i suoi lettori, nella quasi totalità volovelisti più o meno attivi, e comunque interessati, quali le cronache delle competizioni con relativi commenti e proposte, la descrizione di « exploit » e conquiste del volo a vela, la illustrazione di nuovi alianti etc. Tutto sempre interessante ed istruttivo. Osservo però, che salvo eccezioni, si tratta di successi, vittorie, conquiste o prospettive di progresso. In ogni caso di aspetti positivi e gradevoli. Non si parla abbastanza, o affatto, di insuccessi o di sconfitte. Per uscire dal generico, non si parla di incidenti di volo, cioè dei lati meno piacevoli, negativi, tristi e talvolta molto dolorosi per le conseguenze che ne sono derivate. E' una lacuna, comprensibile quanto si vuole, ma alla quale occorre porre un rimedio. Se è giusto far conoscere conquiste e successi, è utile, sommamente utile, interessarci anche degli insuccessi e delle sconfitte. Se i primi ci danno soddisfazione e lusingano il nostro amor proprio ed anche l'orgoglio, poichè le vittorie del volo a vela e le sue conquiste sono un poco vittorie e conquiste di ciascuno di noi, gli insuccessi e le sconfitte, si direbbe

o si è portati a credere, appartengono soltanto ai loro protagonisti.

Ad essere sinceri si deve invece ammettere che anche gli insuccessi e le sconfitte sono di tutti noi. Esse costituiscono un patrimonio di esperienza fatto di sacrifici e talvolta di sangue. Un patrimonio dal quale si dovrebbero trarre insegnamenti e moniti, a condizione siano resi noti, se ne conoscano i particolari di maggior interesse, le condizioni in cui si sono svolti, la meccanica, il grado di esperienza del pilota, le condizioni meteo e ambientali, il tipo di aliante e le cause. Elementi che è possibile trarre dai rapporti ufficiali d'inchiesta degli incidenti.

Ho pertanto ottenuto alcuni di tali rapporti relativi ad incidenti accorsi nel 1971, fra i quali quello che è costato la vita al compianto amico Bernassola. Con il permesso del Capo del servizio « Sicurezza del volo » di Civilavia, che a mia richiesta li ha consegnati, i rapporti possono essere resi noti tramite VOLO A VELA. Allego alla presente gli stralci di cinque « rapporti », depurati di tutte le voci, nomi compresi, superflue ai fini che interessano, con preghiera di pubblicazione. E' questo il modo migliore, anche se poco brillante, per offrire utili contributi alla

causa del volo a vela, rendendo anche onore in particolare a chi per il volo a vela ha sacrificato la vita. Il sacrificio non sarà sterile se avrà contribuito a fare più forti e più sicuri, nella pratica dello sport preferito, i nuovi e i vecchi volovelisti.

Confido, caro direttore, nella sua adesione a questa iniziativa per la « sicurezza del volo », auspicando sia apprezzata e seguita con la considerazione che merita da tutti i suoi lettori, in particolare dai volovelisti di minore esperienza. Volendo, anche nel volo a vela l'esperienza altrui, pagata talvolta a carissimo prezzo, può integrare la propria.

Con i più fervidi auguri volovelistici la saluto cordialmente.

Umberto Nannini

... le soluzioni non mancano...

Egregio Direttore,

le sarei grato di una sua risposta, sulla rivista VOLO A VELA, a questa mia lettera. Sono certo che ciò interesserà molto anche altri colleghi che da tempo aspettano e sperano di poter partecipare al corso di istruttori per piloti di volo a vela. Ormai siamo alla fine di Ottobre e del programmato corso istituito dal « Centro Nazionale di Volo a Vela » presso Rieti, non se ne sente minimamente più parlare e da quanto mi è stato possibile sapere, anche quest'anno non si farà.

Ciò che vorrei sapere è come mai il « Centro » mette in programma corsi che poi non effettua. Certo non sarà colpa sua, ma, per chi non è addentro alle segrete cose, ciò lascia alquanto perplessi. Consideriamo anche il disagio di chi ha dovuto inutilmente programmare gli impegni di lavoro in tal senso.

Se come pare il « Centro » non può assolvere a tale compito, perché non passare ad un aero club qualificato l'incarico di formare piloti istruttori di volo a vela? Teniamo presente che il problema è serio

Egregio Generale Nannini,

ho ricevuto, meditato e pubblicato la sua lettera e debbo convenire che c'è molta saggezza nelle sue parole e che effettivamente si devono trarre validi insegnamenti dagli insuccessi.

Ma non me la sento, anche se da quasi due mesi mi sto (insieme a tanti altri) rodendo il fegato pensando ad un amico.

Non me la sento, anche perché non idonea qualitativamente questa sede, siamo solo dei dilettanti. E' roba da professionisti, in quanto bisogna anche trarre le conclusioni, che spesso traspaiono solamente, e dire pane al pane.

Perché non lo fa l'Aero Club d'Italia?

Confidando che non me ne voglia, in attesa di altre sue notizie, ricambio gli auguri e le invio i più cordiali saluti.

Renzo Scavino

e da ciò dipende lo sviluppo futuro del nostro sport. Vari aero club si attendevano da questo corso serie possibilità di inserire o incrementare questo settore. Sono certo che le soluzioni non mancano, purché lo si voglia.

La sua rivista può fare molto e non mancherà di proposte concrete.

Ringraziandola della cortese accoglienza, voglia gradire i miei più cordiali saluti.

Santino Arcari

... purché lo si voglia...

Egregio Arcari,

ho omesso la data della sua lettera perché avevo vergogna di constatare il mio ritardo. Per farmi perdonare anziché una semplice risposta le offro un'intera rivista. La maggior parte delle pagine di questo numero possono infatti rappresentare una risposta ai suoi quesiti.

Comunque la invito a scrivere a Riccardo Briigliadori, le darà certamente una risposta competente e pratica.

Ricambio i più cordiali saluti

Renzo Scavino

Come volevasi dimostrare

Carissimo Scavino,

prossimamente ti invierò un articolo sull'hangar singolo da me progettato. Hangar che in pratica sta dando ottimi risultati. Ti invio intanto questo « Come volevasi dimostrare » che spero tu possa pubblicare nel prossimo numero. Ti ringrazio.

Francesco Moretti

Come volevasi dimostrare. Il consiglio federale ha stabilito di non più consentire l'uso degli alianti e delle attrezzature del CNVV ai piloti saltuari. Il CNVV potrà essere frequentato soltanto da chi effettuerà stages o corsi di alta performance. Nelle giornate di sabato 22 e domenica 23 dicembre i volovelisti che si sono presentati sul campo di Rieti hanno preso la via del ritorno senza volare, non essendo disponibili neppure i vecchi Canguro dell'Aero Club Rieti sempre impegnati con la scuola. La cosa si sapeva ancor prima del breafing di Bologna ed era stato oggetto di una infuocata riunione organizzata dal sottoscritto in qualità di Presidente provvisorio della Associazione Volovelisti Centro Sud. L'ordine del giorno prevedeva la richiesta di dimissioni della Commissione Consultiva del volo a vela, la quale, malgrado i buoni proponenti del breafing di Bologna 1970 aveva ignorato e seguitava ad ignorare i problemi del CNVV e del volo a vela del Centro Sud. Ciò era dimostrato sia dalla situazione contingente del CNVV (praticamente fermo, senza istruttori e con la flotta decrepita) sia dalla mancata inclusione all'ordine del giorno del breafing di Bologna 1971 di un argomento così scottante e di attualità. Si proponeva inoltre la richiesta di dimissioni del rappresentante del volo a vela presso il Consiglio Federale ritenuto direttamente responsabile della prospettata eli-

minazione dei saltuari dal CNVV. Nel corso della riunione dichiarai di essere personalmente non sfavorevole alla eliminazione dei saltuari dal CNVV, per il semplice fatto di essere favorevole alla chiusura definitiva del CNVV ed alla organizzazione operativa della nostra associazione nell'ambito di un Aero Club.

Ovviamente la chiusura del CNVV, ovvero la eliminazione dei saltuari dal CNVV non doveva avvenire prima di rendere operativa la nostra associazione per non costringere i saltuari stessi ad interrompere la loro attività di volo. Infatti, da Bologna in giù, se si toglie il CNVV, il volo a vela praticamente non esiste, perché svolgono attività di volo solo l'Aero Club Rieti con due vecchi Canguro impegnatissimi con la scuola e l'Aero Club Roma a Guidonia con due K13 anche loro adibiti a scuola e con le note difficoltà operative. Proposi perciò di presentare al breafing di Bologna una mozione tendente ad ottenere l'appoggio delle autorità e dei volovelisti per una immediata realizzazione della organizzazione operativa della nostra associazione.

L'assemblea decise di prospettare le cose al breafing di Bologna in termini meno risoluti. Fu deciso di non chiedere dimissioni e di incaricare De Orleans di preparare una relazione che servisse a sensibilizzare i presenti e gli assenti ai problemi del CNVV e del volo a vela nel Centro Sud.

Al breafing di Bologna De Orleans dimenticò di essere soltanto un portavoce e prese l'iniziativa più o meno personale di proporre la formazione di una commissione che proponesse alle commissioni consultive del volo a vela i rimedi da proporre al consiglio federale. Eravamo nel grottesco, specialmente perché venivano meno quella risolutezza e quella immediatezza che le circostanze avrebbe richiesto. La proposta piacque a Serra, al quale non sembrò vero di liberarsi di una incombenza che invece spettava a lui ed alla commissione che presiede.

L'incarico di formare la commissione fu assunto da Orsi, il quale pretese il diritto di sceglierne i componenti. Fu stabilito un termine a breve scadenza per la riunione della suddetta commissione. A questo punto, il sottoscritto, non essendo state accettate in assoluto nessuna delle sue idee, decise di ritirarsi in buon ordine e di rinunciare definitivamente ad una lotta dimostratasi arida, ingrata e controproducente per se stesso e forse anche per gli altri dato il carattere troppo aggressivo delle sue polemiche.

Con amara soddisfazione tuttavia oggi posso constatare che l'opera del rappresentante del volo a vela presso il consiglio federale Gen. Nannini (e cioè di togliere di mezzo i saltuari del CNVV) si è felicemente compiuta mentre la commissione consultiva del volo a vela, prima di muoversi a favore del volo a vela del Centro Sud e dei saltuari di Rieti, attende giustamente le proposte della commissione Orsi che a tutt'oggi non solo non ha fatto proposte ma non si è neppure formata.

Tutto ciò è utile che venga a conoscenza dei volovelisti del Centro Sud affinché sappiano a chi devono rivolgere i loro ringraziamenti prima di comperarsi, come ho fatto io, una barca con la quale cercare cieli più puliti.

Francesco Moretti

Caro Moretti,

io « posso » sempre pubblicare; nessuno ha mai speso (conoscendone l'inutilità?) una parola per impormi di pubblicare o meno questa o quell'altra opinione. Tu però mi fai scappare la « voglia » di pubblicare quello che mi hai mandato, tanto più dopo le lunghe diatribe svoltesi a Bologna. Ricordati che gli « addetti ai lavori » sono stati eletti dai volovelisti; se proprio non ti garbano datti da fare per vedere se alla prossima tornata ti riuscirà di eleggerne altri a te più graditi. Evita però di continuare a rimestare inutilmente nel calderone delle difficoltà e non cercare di crearne delle altre.

Siamo tutti « saltuari » del volo a vela e appunto perché tali nessuno ci impedisce di comperarci la barca per andare in cerca di mari più puliti. C'è di buono che tu stesso ravvisi l'opportunità di rinunciare definitivamente ad una lotta dimostratasi arida, ingrata e controproducente per te stesso e forse anche per gli altri. Ed è proprio e solo per questa tua ammissione che pubblico quanto mi hai inviato.

Anche se la ricerca dei cieli puliti ti condurrà nelle Antille, ricordati che mi sei debitore di un articolo. E che gli dei ti siano propizi.

Tuo

Renzo Scavino

Volo sopra a tutto

Alla redazione della rivista VOLO A VELA chiediamo di ospitare queste righe per ridimensionare una polemica che riteniamo si sia venuta proponendo in termini quanto mai acerbi e controproducenti per il nostro sport.

Se il discutere dei problemi per cercare una soluzione è manifestazione di vitalità, è altrettanto certo che il battibecco, soprattutto quando assume toni risentiti, serve più a gettare discredito alla categoria interessata che non ad elevarla presso coloro ai quali la diatriba è proposta.

Per questo si chiede spazio alla rivista dei volovelisti per dire a Moretti che la polemica da lui condotta contro Nannini potrebbe solo servire alla causa dei detrattori del volo a vela. Infatti in Italia il generale Nannini è una bandiera con i colori vividi di chi ha fatto molto e in un lungo arco di tempo per permettere di volare in aliante anche a noi che ora scriviamo, oltre che a tutti gli altri appassionati. Se poi Egli tiene discorsi, lo fa perché lo abbiamo di nuovo pregato di rappresentarci dopo decenni di attività già prestata,

eleggendolo a Consigliere Federale di specialità senza opporgli alcun candidato in alternativa, il che dimostra la unanimità dei votanti.

Chi ha fatto molto, e ancora sta operando con grande passione, può logicamente e continuamente trovarsi in situazioni aperte a contestazioni. Del resto ciò non accade solo a chi non fa nulla, né si espone pubblicamente. A questo proposito i proverbi si sprecano! Vogliamo però dire che il nostro volo a vela è piccolo e troppo spesso si è prestato ad essere identificato con i protagonisti delle varie polemiche passate: ci sembra venuta l'ora di rimboccarci le maniche e di cominciare a volare, smettendo ogni disquisizione dannosa a tutti noi. E in quanto a fare, il generale Nannini non ha nulla da sentirsi rimproverare!

Se quindi abbiamo qualche punta che si è acuita per i più disparati motivi, si potrebbe cercare di smussarla pacatamente, senza scagliarla col pericolo di essere male giudicati da un pubblico estraneo e che ci osserva anche se non ci conosce.

Questo stesso pubblico potrà forse un giorno ricordarsi di queste tristezze, quando cercheremo di permeabilizzarlo al volo a vela. Abbiamo bisogno di essere conosciuti, di diventare popolari, come lo è il generale Nannini, se vogliamo allargare e propagandare il nostro sport, come Egli ha fatto per tanti anni.

Desideriamo tutti vedere volare più alianti sulle nostre teste e non disperdere energie in polemiche che gettano discredito su tutti noi. E per fare più ore di volo occorre necessariamente avere il coraggio di astenersi dal fare considerazioni buone solo per lettori a noi estranei e non per volovelisti che desiderano volare e far volare seriamente.

Guido Salvini
(anche a nome di un gruppo
di volovelisti veneti)

Caro Salvini,

*sono pienamente d'accordo. Sono anche contento perché finalmente compare su VOLO A VELA la voce dei volovelisti veronesi (quelli vicentini promettono ma non mantengono!) e spero proprio che non rimanga un fatto isolato.
A presto dunque,*

Renzo Scavino

* * *

Corco aiutante per i Campionati Mondiali 1972 in Jugoslavia.

Periodo: 28 giugno-23 luglio.

Requisiti: il più desiderato: conoscenza sommaria del serbo-croato; talento per le cose meccaniche, elettriche e per il volo a vela; buon guidatore; nessuna spesa da sostenere.

Scrivere a: Alvaro J. de Orleans, via Appia Antica, 189 - 00178 Roma.

Il decollo

*Sono seduto a bordo, sono calmo e ben legato,
aspetto il trainatore e sono tutto sudato.
Oh, finalmente arriva, son pronto già al decollo,
ancora un altro poco ed io andavo a mollo!*

*Vienmi agganciato il cavo con mosse molto attente,
su il pollice ben alto, si parte finalmente!
Sobbalzo sulla pista, sù stai attento all'ala
ancora un salto ed ecco, l'aliante già s'invola.*

*Or guardi il trainatore e devi stare attento
a star più su di lui sennò è un fallimento!
Un occhio all'anemometro l'altro al palin paletta,
mi sembra la virata persino troppo stretta.*

*La radio qui al mio fianco ora qualcosa gracchia,
mi viene quasi voglia di farle una pernacchia!
— Sgancia, presto sgancia! — dice una voce amica,
— va bene ora sgancio — che Iddio ti benedica!*

*Milleseicento piedi, libero finalmente,
sto andando troppo piano, mi venga un accidente!
Ero quasi in pre stallo, giù il muso ma non troppo,
non c'è neanche una bolla, mi viene in gola un groppo.*

*Or la pallina schizza, oibò che derapata!
Correggo allor l'assetto con una gran pedata,
nemmeno qui qualcosa, sono in supertensione,
mi tocca già d'andare, ahimé, in prenotazione.*

*Sono in finale e ora, fuori la biancheria,
che Iddio la mandi buona, amen e così sia;
mi allineo con la pista, mi faccio un po' coraggio,
ho voglia di eseguire un ottimo atterraggio.*

*Abi dura terra! È fatta, l'orgoglio invade il petto
ho fatto un atterraggio che è quasi perfetto!
Mi fermo, poso l'ala, alzo la capottina,
la schiera dei miei amici correndo s'avvicina.*

*Che pacche sulla schiena! — Bravo! — Sento gridare
e poi mi fan la doccia... così, per festeggiare.
Poi parla l'istruttore, ha in man vuota secchia
— Sei atterrato come una ciabatta vecchia!*

*Amici confessiamolo! Anche se siam dei matti,
se pure qualche strizza l'abbiam provata tutti,
se poi noi brontoliamo per questo oppur per quello,
gridiamo ai quattro venti: — il volo a vela è bello!*

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

- DITTEL -

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

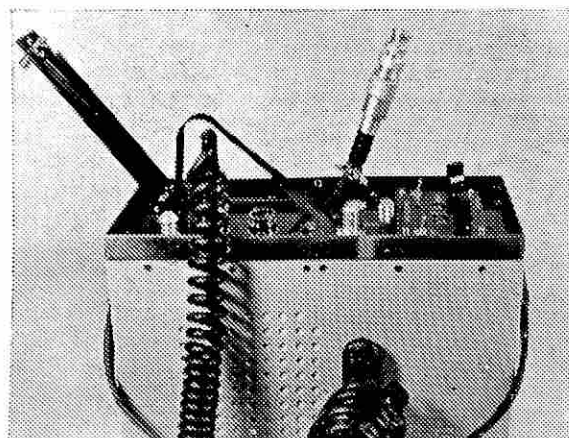


VHF - COMM FSG 15

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

VHF - COMM FSG 16

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



VHF - COMM FSG 15 P

Potenza d'uscita 2 W HF

VHF - COMM FSG 16 P

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

WALTER DITTEL K.G.

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

IN ITALIA:

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

Trasformazione del velivolo Stinson L5

1. *Introduzione*

Tutti coloro ai quali compete l'onere dell'organizzazione e della condotta di un Aero Club cercano sempre di poter dotare il proprio Sodalizio di un tipo di velivolo idoneo ad eseguire diversi servizi. Questa esigenza nasce dalla necessità di ottenere un'elevata utilizzazione annua del materiale di volo, onde effettuare il massimo dell'attività con l'impiego di un numero di macchine quanto più limitato possibile. Le modeste risorse finanziarie dei Clubs di volo spingono alla costante ricerca del compromesso più favorevole nella rosa dei velivoli che è possibile acquistare e mantenere in linea con bassi costi di esercizio ed elevato grado di sicurezza. Un velivolo polivalente, consentendo di ripartire i costi generali su diversi servizi, è quindi la logica aspirazione di tutti i Sodalizi.

È sempre impresa ardua conciliare esigenze contrastanti. Nel settore del volo poi, i velivoli disponibili sul mercato soddisfano soprattutto le esigenze del turismo e dell'addestramento basico od avanzato. Le macchine idonee ad eseguire senza compromessi, un lavoro fortemente specializzato, quale il lancio dei paracadutisti od il traino degli alianti, sono poche e quasi sempre costose, date le particolari caratteristiche e la conseguente modesta diffusione. Queste macchine, per di più non sono polivalenti, non potendosi conciliare, ad esempio, i modesti requisiti richiesti ad un velivolo per la scuola di primo periodo con quelli più impegnativi occorrenti ad un velivolo adatto per il lancio dei paracadutisti.

L'Aero Club Valle d'Aosta ha svolto uno studio approfondito per dotare il Sodalizio di un nuovo ed efficiente velivolo idoneo a soddisfare le esigenze del traino alianti, con un'investimento finanziario quanto possibile contenuto. In questa ricerca, per le ragioni sopra esposte, non è stato inseguito il miraggio dell'aereo polivalente, ma si è puntato alla ricerca di un velivolo trainatore senza compromessi.

2. *Aspetti tecnici ed operativi di un velivolo da traino*

Un'aeromobile adibito al traino degli alianti deve rispondere, in generale, ai seguenti principali requisiti:

- a. operare, con perfetta manovrabilità, anche a modeste velocità, cioè vicine ai 90 km/h, senza surriscaldamento delle teste dei cilindri;
- b. possedere la migliore velocità di salita corrispondente alla velocità di traino per gli alianti meno efficienti e più pesanti, cioè intorno ai 100 km/h;
- c. essere idoneo ad eseguire prolungate e rapide discese, senza eccessivo raffreddamento delle teste dei cilindri, per ridurre i tempi di rotazione;
- d. avere un carico alare intorno ai 60 kg/mq, cioè non troppo basso, per non risentire eccessivamente della turbolenza atmosferica, tipica di tante situazioni meteorologiche favorevoli al veleggiamento;

e. essere di costruzione semplice e robusta onde ridurre al minimo i problemi tecnici ed economici connessi con l'esercizio e la manutenzione;

g. avere una buona tangenza pratica con al traino un'alianti pesante, come ad esempio un biposto scuola.

Dovendo poi operare sull'Aeroporto di Aosta, situato all'incrocio di tre vallate, il velivolo deve, in maniera imperante, essere dotato di buona manovrabilità e stabilità in turbolenza, con vento al traverso e con vento a raffiche; inoltre, la potenza disponibile deve essere particolarmente elevata onde consentire il traino di alianti in condizioni meteorologiche difficili ed a quote elevate, con tempi e costi ragionevoli.

3. Scelta dell'aeromobile

Nel corso di un anno, l'Aero Club Valle d'Aosta ha valutato e confrontato attentamente tutti i velivoli della produzione attuale offerti per il traino degli alianti, compreso il prestigioso velivolo da traino polacco PZL-104 « Wilga 32 e 35 », rispettivamente dotato di motore Continental O-470 da 230 hp ed Ivcenko AI-14R da 260 hp.

Per ogni singola macchina sono stati accuratamente valutati gli aspetti tecnici (certificazione - manutenzione - revisione - ecc.), operativi ed economici in particolare.

Tirando le somme dalla mole di esperienze e dati raccolti, il Servizio Tecnico ritiene che, per le esigenze del Sodalizio, la cellula del velivolo Stinson L5, attualmente in uso, risponde con notevole margine a tutti i requisiti richiesti ad un velivolo per il traino degli alianti in zona di montagna, qualora sia appropriatamente sostituito il gruppo motopropulsore.

La concezione del velivolo originale rimane infatti ancora attuale per quanto riguarda gli specifici criteri operativi richiesti con il traino alianti in montagna, sia per l'estrema semplicità della struttura, sia per la perfetta manovrabilità, la

visibilità e la duttilità di tutta la macchina nel suo complesso.

In particolare, avendo il velivolo un carico alare sufficientemente basso, tale comunque da rispettare i requisiti necessari di cui al precedente paragrafo 2d, è possibile effettuare in tutta sicurezza il volo a bassa velocità, indispensabile per il traino alianti, e di eseguire decolli ed atterraggi corti senza che sia richiesta al pilota particolare abilità e senza incorrere in assetti di volo estremi e quindi privi dei necessari margini di sicurezza. A ciò concorrono, in modo determinante, le fessure del tipo Handley Page presenti su gran parte del bordo d'entrata alare, le quali, essendo fisse, non danno, in aria turbolenta, i noti inconvenienti delle alette mobili.

L'Aero Club Valle d'Aosta ha deciso pertanto la trasformazione di uno dei velivoli Stinson L5 attualmente in esercizio presso il Sodalizio, mediante l'esecuzione di una serie di aggiornamenti, fra i quali, il più importante, la sostituzione del motore tradizionale con uno più potente.

4. Trasformazione del velivolo Stinson L5

In base a quanto esposto al precedente paragrafo, la messa in linea di una macchina nuova, introdotta per amore del nuovo o del diverso, non avrebbe, per il particolare impiego richiesto, portato apprezzabili miglioramenti all'efficienza della linea di volo, ma anzi avrebbe imposto la ristrutturazione del servizio di manutenzione del Sodalizio onde metterlo in grado di operare correttamente sul nuovo velivolo, con un notevole aggravio sui costi dell'attività volovelistica.

Con la trasformazione dello Stinson L5 si è però giudicato opportuno limitare le modifiche entro il limite di quanto imposto dall'installazione di un nuovo motore (castello, deflettori, flabello, cappottature ed altre varianti minori) nell'intento di contenere al massimo i costi, di non alterare la fisionomia del velivolo per non dissiparne la preziosa esperienza accumulata in tanti anni di servizio e nel-

l'intento soprattutto di eliminare o minimizzare ogni problema di ricambi e manutenzione.

Negli anni, come è evidente, la cellula dello Stinson L5 ha subito un lungo e severo ciclo di collaudo. Non vi possono quindi essere sorprese puntando ancora su questo velivolo per fronteggiare il gravoso impegno dell'attività di traino alianti in zona di montagna, purché si abbia cura di scegliere una cellula in buono stato di conservazione.

5. Elementi descrittivi e prestazioni del velivolo Stinson L5-235 hp

Non è il caso di elencare le caratteristiche del velivolo Stinson L5 poiché questo è universalmente noto. Il neo principale di questo velivolo, costruito 30 anni or sono, è oggi rappresentato dalla difficoltà di reperire ricambi per il motore la cui produzione è cessata da tempo.

Lo Stinson L5, completamente alleggerito da tutte le apparecchiature superflue alla sua attuale destinazione, pesa a vuoto circa 720 kg. Con i rifornimenti d'uso ed il pilota il velivolo raggiunge i 900 kg di peso.

Nell'impiego per la scuola di volo a vela, con al traino un aliante biposto del peso di 500 kg circa, la potenza del motore installato sul velivolo si rivela scarsa, specie in zone di montagna, in condizioni climatiche critiche oppure per decolli da strisce aeroportuali di limitata lunghezza.

Il Servizio Tecnico, dopo un'attenta valutazione dei motori offerti dal mercato (potenza - peso - ingombro - affidabilità - costo di acquisto - manutenzione e revisione - ecc.) ha deciso di equipaggiare uno dei velivoli Stinson L5 del Sodalizio con il motore a sei cilindri Lycoming 0-540 da 235 hp, uno tra i motori più semplici, robusti e fidati oggi in circolazione, che utilizza carburante normale ad 80/87 N.O.

La potenza di 235 hp è stata scelta perché ritenuta la più idonea per equipaggia-

re un velivolo da traino dalle caratteristiche dell'L5.

L'esecuzione dei complessi lavori richiesti per questa trasformazione sono stati affidati ad una ditta specializzata di Milano. In particolare, sulla cellula dello Stinson sono stati eseguiti:

— accurato controllo di tutta la struttura dell'aeromobile (magnaflux - liquidi penetranti - ecc.) per accertarne l'integrità prima di procedere all'installazione di un motore più potente;

— costruzione di un nuovo castello motore, adatto per il Lycoming 0.540 da 235 hp;

— costruzione di nuovi deflettori, di un flabello per la parzializzazione e dello scarico dell'aria di raffreddamento del motore, adattamento della presa d'aria per il carburatore, del radiatore dell'olio e dei tubi di scarico;

— costruzione dell'intera capottatura motore.

L'elica tradizionale è stata ovviamente sostituita con una adatta per sfruttare adeguatamente l'accresciuta potenza del motore propulsore nell'impiego del velivolo per il traino alianti.

Le principali caratteristiche e prestazioni dello Stinson L5-235 hp sono:

Apertura alare	10,36 m
Lunghezza	7,35 m
Altezza	2,74 m
Superficie alare	14,40 mq
Peso a vuoto	
Peso massimo al decollo	
Carico alare	

6. Osservazioni conclusive

I criteri che hanno portato l'Aero Club Valle d'Aosta a varare la trasformazione di uno Stinson L5 sono stati illustrati nei paragrafi precedenti.

Si vuole qui soltanto ricordare i concetti fondamentali che hanno regolato questa scelta: bontà ed attualità della macchina per il traino alianti in zona di montagna, facilità e sicurezza di pilotaggio in tutte le fasi del volo, discreta disponibilità di velivoli di questo tipo presso vari Aero Clubs, soprattutto fra quelli che esercitano una scuola di Volo a Vela.

L'Aero Club Valle d'Aosta ritiene infatti di aver svolto un'utile lavoro non soltanto per proprio conto ma anche per tutti gli altri Sodalizi che adoperano e che adopereranno ancora per lungo tempo l'L5, e che in futuro potrebbero essere interessati ad eseguire questa trasformazione, per gli stessi motivi che hanno portato l'Aero Club Valle d'Aosta a realizzarla per primo.

Questa relazione necessariamente sintetica, non può illustrare l'ampio dettaglio di studi e di lavoro che la trasformazione dello Stinson L5 ha richiesto al Servizio Tecnico di questo Sodalizio, alla ditta che ha curato l'adattamento ed al progettista responsabile dei calcoli strutturali, in particolare.

Con questa trasformazione l'Aero Club Valle d'Aosta mette in linea un velivolo veramente idoneo al duro lavoro imposto dal traino degli alianti a quote elevate ed in condizioni meteorologiche difficili.

Le brillanti caratteristiche di decollo e di salita rendono interessante ed estremamente attuale e valido questo velivolo anche per l'impiego in pianura o per operare da strisce aeroportuali di limitata estensione e con la presenza di ostacoli nelle immediate vicinanze.

L'acquisto di un velivolo nuovo, di produzione corrente, adattabile anche entro certi limiti e spesso con serie penalizzazioni all'impiego per il traino alianti, richiede un rilevante impegno finanziario. La trasformazione dello Stinson L5, al contrario, permette, con un minore investimento di denaro, di ottenere una macchina fortemente specializzata al servizio dell'attività di Volo a Vela.

In ultimo, una considerazione non meno importante delle precedenti: nessuna attività di volo può reggersi con l'impiego di un solo velivolo. Meno che meno può essere effettuata, con un solo aeromobile, l'attività di traino alianti, la quale, logor-

rando notevolmente il materiale messo in linea, impone a questo frequenti soste presso l'Officina.

Per avere un minimo di garanzia sulla costante operatività del traino, occorre disporre di almeno due velivoli adibiti a questo servizio.

La scelta di un nuovo velivolo da traino avrebbe quindi imposto, a più o meno breve scadenza, l'acquisto di un secondo velivolo, dello stesso tipo, da affiancare al precedente. L'impegno finanziario sarebbe stato quindi notevole, tale senz'altro da sacrificare gli interventi presso altri settori dell'attività del Sodalizio, non meno importanti del Volo a Vela.

Sulla base poi degli specifici requisiti richiesti, sopra ampiamente illustrati, dovendo comunque questo nuovo velivolo essere dotato di caratteristiche tecniche ed operative per quanto possibile vicine a quelle dello Stinson L5, risulta evidente e fuori dubbio il vantaggio tecnico ed economico rappresentato dalla trasformazione del vecchio L5.

* * *

Federation Aeronautique Internationale

FAI - CIVV Riunioni dell'11 e 12 Novembre 1971 a Parigi

Riunione del Bureau (11-11-71)

Presenti: Gehriger, Presidente; Kunz, V. Pres.; A. Welch, V. Pres.; Jancelewicz, V. Pres.; Grandjean, Segretario; Hénnécart, Direttore Gen. F.A.I.; Dragovic, Mitrovic, Slinjevaric, Jugoslavia, Organizzatori Mondiali 1972.

Discussione:

1) Ultima revisione dello Sporting Code, Sect. 3 - Class D:

Alla edizione già stampata e inviata agli Ae.C. Nazionali sono state apportate correzioni di forma e di dettaglio (vedere All. 4).

2) Mondiali 1972:

Gli jugoslavi hanno presentato solo ora le loro proposte scritte riguardo all'organizzazione e ai regolamenti, senza dare pertanto alla CIVV il tempo di studiarle e fare le loro ponderate osservazioni.

Il Bureau quindi si è impegnato in un lungo lavoro, che si è protratto fino a notte inoltrata, in modo da poter preparare osservazioni e proposte alla CIVV il giorno seguente.

Riunione della CIVV (12-11-71):

Presenti: vedere All. B).

1) Sporting Code:

La CIVV ha approvato tutte le modifiche proposte dal Bureau, aggiungendo la modifica all'art. 11.2.6 (motoalianti, vedere All. A) su proposta di De Lange (Presid. OSTIV).

2) Mondiali 1972:

La discussione si è concentrata sui punti seguenti:

Formule punteggio: Viene accolta la proposta del Bureau (All. C), elaborata alla vigilia, che rappresenta una modifica della proposta della Germania Occ., già di-

vulgata a tutti gli Ae.C. Nazionali. Vengono respinte, sia pur con apprezzamenti, le proposte degli Ae.C. di Svezia, Norvegia, Danimarca e Jugoslavia. Degna di nota l'introduzione in via sperimentale del « Day-factor » (ved. All. C).

Volo in nube: È stata discussa la proposta di proibirlo (Germania Occ.). La proposta è stata respinta con 8 voti contro 4 (gli altri astenuti).

Date: Allenamenti: 2-8 luglio 1972; Gara: 9-22 luglio 1972.

Luogo: Aeroporto di VRSAC, a circa 85 km a E-NE di Belgrado.

Spesa: 12 dollari al giorno per persona, a copertura di: alloggio, vitto, aerotrains, sviluppo film, carte geografiche, serie foto piloni.

Bollettini: Saranno inviati agli Ae.C. Na-

zionali a partire dai primi di dicembre 1971.

OSTIV: C'è stata una forte opposizione di De Lange (Pres. OSTIV) alla decisione jugoslava di organizzare il Congresso presso l'Università di Belgrado. L'OSTIV desidera il Congresso nell'immediata prossimità del luogo dei Campionati. La Jugoslavia vedrà se potrà venire incontro, ma ha dato poche speranze.

3) Prossima Riunione:

A Parigi: Bureau, il 4.2.72; CIVV, il 5.2.72.

REVISIONE TESTO DELLA SEZIONE 3 DEL CODICE SPORTIVO 1971

Valido dall'1-1-71

1.3.2.

Il riferimento (1.2.) deve diventare (1.3.3.).

2.1.7.

Nella seconda riga invece di « Luogo di atterraggio » si deve inserire « Termine ».

7.3.5.

Note: (1) deve essere redatta come segue: « 1 volo a zig-zag non può avere più di un punto di svolta (vertice) ma non deve essere un traguardo. »

8.1.5.

Cambiare in: « Gli organizzatori possono annullare o interrompere » ecc.

8.1.14.

Il titolo corretto nella riga 6 deve essere « La coppa d'oro della F.A.I. dei 19 metri ».

8.2.11.

Il penultimo paragrafo al termine deve essere redatto come segue: « La giuria internazionale prenderà in considerazione

qualsiasi protesta avanzata contro una decisione del Direttore, e può variare la sua decisione solo con la maggioranza dei voti pari a 2/3 dei presenti. Il Quorum della Giuria Internazionale sarà pari a 3/4 del numero totale dei membri della Giuria. La votazione avverrà con scrutinio segreto. La Giuria Internazionale, quando chiamata in causa dal Direttore del Campionato, potrà dare il proprio parere o decisione su ogni questione.

10.2.3.

I modelli del freno aerodinamico del deflettore, del deflettore con cerniera sulla superficie superiore e della cerniera su superficie inferiore dovranno avere la linea della cerniera continuata fino alla superficie più discosta.

11.9.1.

L'ultima riga deve leggersi come segue: « in un aliante a motore con lancio automatico purché la fonte di energia » ecc.

11.3.

Alianti con una fonte di energia non ca-

pace di lancio automatico vengono considerati come alianti a motore solamente ai fini di voli d'insegna F.A.I.

11.2.6.

Modifica: da 7.1 o meno a 1.3. la velocità di stallo...

9.

Punteggio (sistema 01/72).

Questa sezione fornisce un metodo di punteggio per una singola classe di campionato.

9.1.

Punteggio giornaliero.

(A) I punti massimi disponibili per ogni giorno di campionato è di 1000. Questo punteggio viene assegnato al pilota di ciascuna classe che fa il miglior volo. A tutti gli altri voli verranno assegnati punteggi basati sulla prestazione relativa ottenuta confrontata con il miglior volo.

(B) Allo scopo del punteggio il numero degli alianti in competizione in una classe è il numero effettivamente levatosi in volo (lanciato) nel giorno in questione.

(C) Conterà solo il miglior volo effettuato da ciascun pilota in gara ogni giorno.

(D) Non ci saranno handicap.

9.2.

Calcolo alla distanza.

$$P = 1000 \cdot f \cdot \frac{d}{D}$$

F = fattore giorno (vedi 9.4.)

D = distanza di tracciato percorso dal concorrente

D = maggiore distanza di tracciato percorso

9.3.

Calcolo della velocità.

$$P = f \left(\frac{d}{D} \cdot \frac{P_{D \max} + 2}{S} \cdot (s - 0,5) \cdot P_{S \max} \right)$$

F = fattore giorno

$$P_{S \max} = \frac{750 \cdot n}{N} \quad P_{D \max} = 1000 \cdot P_{S \max}$$

n = numero dei piloti che raggiungono velocità superiore a 0,5 S.

N = numero dei piloti che effettuano un decollo in competizione

s = velocità ottenuta dal concorrente

S = migliore velocità raggiunta

9.4.

Fattore giorno.

$$f = \frac{P_n}{1000 \cdot n'}$$

Dove: P_n = somma dei punti ottenuti dai primi piloti n'

n' = 0.25 N (Vedi definizione al punto 2).

Se 0.25 N dà un numero razionale F questo deve essere arrotondato al numero intero superiore. Il fattore giorno F verrà applicato solamente quando il suo valore è 0.800 o meno. Se necessario il valore del fattore giorno F deve essere arrotondato alla terza cifra decimale inferiore.

0.5.

Penalità per atterraggio fuori della linea del percorso designato.

Il punto di atterraggio X viene proiettato sulla linea A-B del percorso designato intersecandola in Y. La distanza per le marcature è AX-XY. Atterraggi fatti oltre il punto B verranno calcolati AB-BX.