

VOLO A VELA



La Rivista dei Volovelisti Italiani

edita a cura del

CENTRO STUDI DEL VOLO

A VELA ALPINO

Redazione e Amministrazione:

« Paolo Contri » Airport

21100 Calcinato del Pesce - Varese - Italy

ABBONAMENTO PER ANNO SOLARE

Italia:	ordinario	L. 5.000
Italia:	sostenitore	L. 10.000
Eestero:	ordinario	\$ 10,—
Eestero:	via aerea	\$ 13,—
Una copia:	Italia	L. 1.000
	Eestero	\$ 2,—

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
espressemente vietata, purché si citi la
fonte. Tipografia E. Pozzi - Varese.

Comitato Redazionale:

Lorenzo Scavino
Gioacchino v. Kalckreuth
Bruno De Marchi
Enzo Centofante
Alessandro Lanzi

GEN./MAR. 1974 - N° 104

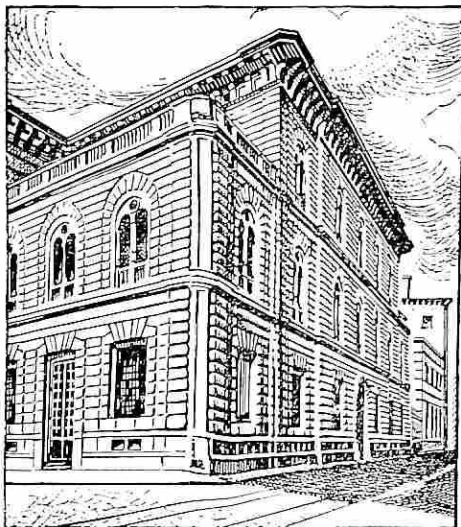
SOMMARIO

- 5 Campionati Mondiali 1974
- 14 Rieti 1973
- 23 XVI Briefing delle Due Torri
- 25 Notiziario
- 29 SB-10, 29 mt.
- 30 Al traguardo di arrivo
ancora 500 mt.!
- 31 Volo a Vela in Messico
- 33 Stinson L.5: vite vissute

Corrispondenti:

Gino Albonico - Santino Arcari - Sergio
Capoferri - Giovanni Calandrin - Italo
Christille - Smilian Cibic - Giorgio Frailich
- Egidio Galli - Willy Marchetti - Um-
berto Nannini - Guido Salvini - Stefano
Saccani - Sandro Serra - Emilio Tessera
Chiesa - Giorgio Villani - Giorgio Weber
- Stanislaw Weilgus - Con la collabora-
zione di tutti i volovelisti.

dal **1823**



a presidio
dell'economia
della Regione

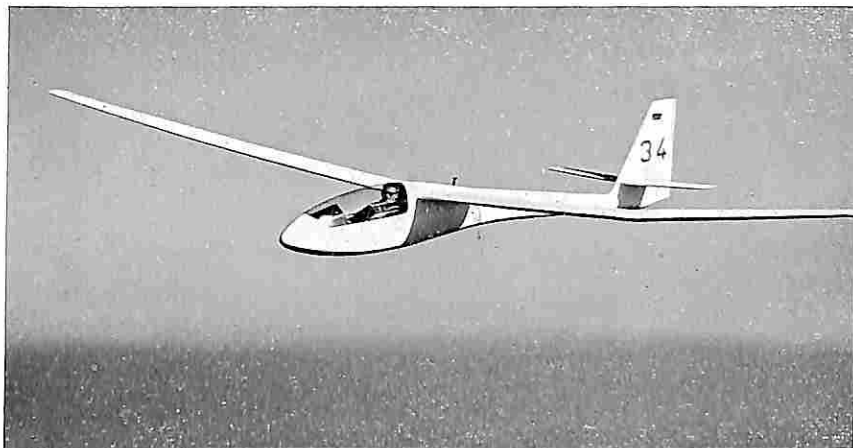
CASSA DI RISPARMIO DELLE PROVINCIE LOMBARDE

tutte le operazioni e i servizi di banca

Alexander Schleicher

Segelflugzeugbau

D-6416 Poppenhausen an der Wasserkuppe



ASW 15 B

Monoposto da competizione
Classe Standard FAI

ASK 16

Moto-aliante biposto



Il nostro programma:

Schleicher K 8 B

Aliante monoposto scuola e performance

Schleicher ASK 13

Aliante biposto scuola e 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

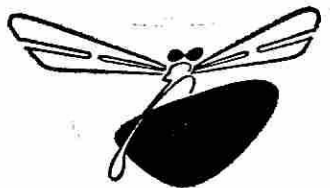
Radio e accessori

per ogni modello di aliante

Rappresentata da:

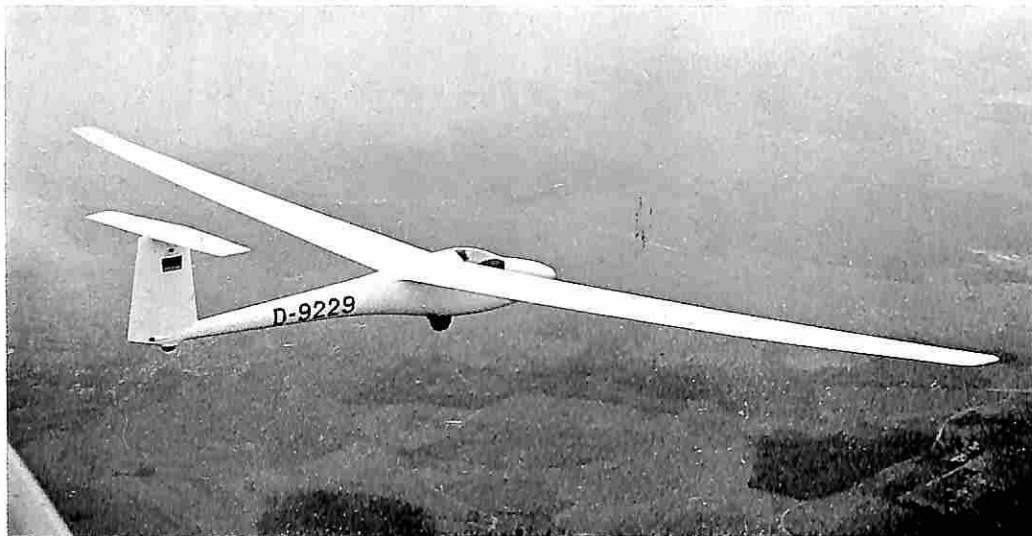
KRAPFENBAURER-BALBIS

Corso Galileo Ferraris, 93 Tel.: 58.88.30
10128 Torino



GLASFLÜGEL ITALIANA S. R. L.

24030 VALBREMBO (BG) - AEROPORTO
VIA LOCATELLI 1
TELEF. 61.26.17



H-205 « CLUB STAR »

Il rivoluzionario monoposto da Club!

Il meglio delle tecnologie, aerodinamica, semplicità, robustezza e sicurezza al prezzo più conveniente!

STANDARD LIBELLE 201-B

KESTREL 17 e 19 M.

Accessori di ogni genere: rimorchi chiusi e aperti, strumenti Winter, Ball, Gauting, radio Dittel e Terra, ossigeno Dräger, paracadute Security 150

NOVITÀ: **bussola indicatrice di assetto BOHLI**

OFFICINA CERTIFICATA

CIT. N. 679 per tutti i tipi di aliante e velivoli Piper PA18, Stinson, Morane S, AUSF 25, ASH-14 e ASK-16

TUTTO PER L'ALIANTE

VOLO A VELA



Varese - Aeroporto « Paolo Contri »
Calcinatè del Pesce

SERVIZIO SPECIALE PER I 14.^{mi} CAMPIONATI MONDIALI DI WAIKERIE - AUSTRALIA - 12/27.1.1974

COMUNICATO N. 1

La squadra Italiana - capeggiata da Piero Morelli e composta dai piloti: Perotti e Piludu per la Standard su Libelle, Orsi Adele su GF 604 e Serra con Cattaneo sul biposto Calif A21 per la Libera - e' regolarmente giunta a Waikerie il 5 Gennaio dove ha trovato un'ottima sistemazione ed a prima vista un'organizzazione eccellente.

Sotto un sole accecante e con condizioni meteo medie ha potuto effettuare tre giorni di validi allenamenti, successivamente sospesi per l'arrivo (puntuale ?) della pioggia che perdura da due giorni.

Domani 12 avra' luogo la cerimonia d'apertura e Domenica inizieranno le prove di questi 14.^{mi} Campionati mondiali che vedono iscritte 22 nazioni con 66 concorrenti : 38 in classe Standard e 28 in Libera.

VOLO A VELA

Con preghiera di diffusione

VOLO A VELA



Varese - Aeroporto « Paolo Contri »
Calcinatè del Pesce

COMUNICATO N. 2

Ecco in breve il diario dei primi giorntni di competizione:

Sabato 12, Domenica 13 e Lunedì 14 : p i o g g i a !!!!

Martedì 15: per entrambe le classi e con un ricco plafond di 800 m, viene assegnato un triangolo di 269 Km che nessuno riesce a realizzare:

STANDARD:			LIBERA :		
1	Penaud	p. 108	1	Cartry	p. 925
2	Mercier	002	2	Ragot	920
3	Bluekens	99	3	Zegels	868
15	Piludu	14		A.Orsi	0
25	Perotti	10		Serra	0

Mercoledì 16: per la Standard un triangolo di 192 Km che 34 su 39 chiudono regolarmente; per la Libera un triangolo di 223 Km con 25 arrivati su 28 partiti:

STANDARD:			LIBERA:		
1	Gordon	p. 998	1	Zegels	p. 1000
2	Nurmienen	994	2	Ragot	994
3	De Orleans	993	3	Viitanen	972
13	Piludu	870	26	A.Orsi	280
	Perotti	0	27	Serra	238

Giovedì 17: per la Standard un triangolo di 294 Km. con 14 arrivati: 1 Mercier, 13 Piludu, Perotti f.c. 270 Km; per la Libera un triangolo di 333 Km. con soli 12 arrivati: 1 Moffat, 11 A.Orsi, Serra f.c. 1 pilone.

Stanno tutti bene, anche se umidi e delusi.

VOLO A VELA

Con preghiera di diffusione

VOLO A VELA



Varese - Aeroporto « Paolo Contri »
Calcinato del Pesce

COMUNICATO N. 3

Continuano con alterne vicende le prove di questi 14. mi Campionati che vedono alla ribalta - dopo alcuni Campionati in sordina - i piloti francesi. Dalle medie orarie si puo' dedurre che le condizioni meteo siano finalmente migliorate.

Venerdi 18: per la Standard un triangolo di 255 Km con 33 arrivati su 39, media del vincitore 87 Km/h;
per la Libera un triangolo di 285 Km con 22 arrivati su 28, media del vincitore 92 Km/h.

STANDARD:		p.	LIBERA :		p.
1 Renner		1000	1 Grosse		1000
2 Kepka		932	2 Johnson		996
3 Firth		923	3 Moffat		984
11 Piludu		868	22 Serra		712
21 Perotti		833	23 A. Orsi		335

Dopo questa quarta prova le classifiche generali risultano le seguenti:

STANDARD:		p.	LIBERA:		p.
1 Mercier		2900	1 Ragot		3798
2 Gordon		2879	2 Moffat		3788
3 Cameron		2815	3 Grosse		3660
8 Piludu		2640	24 A. Orsi		1491
35 Perotti		1481	28 Serra		1019

VOLO A VELA

CLASSIFICA GENERALE DOPO QUINTA PROVA:
Con preghiera di diffusione

STANDARD		p.	LIBERA		p.
1 Mercier		3611	1 Ragot		4982
2 Gordon		3580	2 Moffat		4800
3 Piludu		3587	3 Grosse		4800

Con preghiera di diffusione.

VOLO A VELA



Varese - Aeroporto « Paolo Contri »
Calcinatè del Pesce

COMUNICATO N. 4

Le mutate condizioni meteo hanno portato a temi decisamente piu' impegnativi. Si puo' ritenere che questa seconda parte dei Campionati portera' ad un acceso livello agonistico e le attuali classifiche non sono certamente delineate stabilmente.

Sabato 19: per la Standard un quadrilatero di 426 Km. realizzato da 36 piloti su 39, media vincitore 92 Km/h.
Per la Libera un triangolo di 451 Km. realizzato da 26 piloti su 28, media vincitore 109 Km/h.

STANDARD:	1 Petterson	p. 1000	LIBERA:	1 Moffat	p. 1000
	2 Fitchett	972		2 Cartry	987
	3 Kepka	969		3 Ax	984
	34 Perotti	671		24 A.Orsi	671
	37 Piludu	275		26 Serra	591

Domenica 20: per la Standard un triangolo di 308 Km realizzato da 33 piloti, media vincitore 101 Km/h;
per la Libera un triangolo di 707 !!! Km. realizzato da 10 piloti, media vincitore 104 Km/h (confermeremo)

STANDARD:	1 Teunisse	p. 1000	LIBERA:	1 Ragot	p. 1000
	2 Renner	999		2 Moffat	994
	3 Beltz	981		3 Grosse	958
	30 Piludu	699		27 Orsi 540 Km	532
	35 Perotti	108		28 Serra 490 Km	494

OGGI: Lunedì 21 - Settima Prova: Standard triangolo 221 Km 32 arrivati - Libera: triangolo 242 Km, 20 arrivati;

STANDARD:	1 Teunisse	p. 1000	LIBERA:	1 Moffat	p. 1000
	2 De Orleans	960		2 Pozniak	959
	3 Renner	955		3 Schubert	940
	8 Perotti	930		A.Orsi f.c.	
	33 Piludu f.c.			Serra f.c.	

CLASSIFICA GENERALE DOPO QUESTA 7ª PROVA:

STANDARD	1 Mercier	p. 5611	LIBERA	1 Moffat	p. 6782
	2 Renner	5569		2 Zegels	6392
	3 Fitchett	5557		3 Cartry	6358

Con preghiera di diffusione.

VOLO A VELA

VOLO A VELA



Varese - Aeroporto « Paolo Contri »
Calcinatate del Pesce

COMUNICATO N. 5

A completamento delle prime sommarie informazioni telefoniche diamo il dettaglio delle ultime prove che hanno concluso questi Campionati. Complessivamente si sono effettuate 11 prove, con un crescente acceso agonismo e con alcuni risultati spettacolari.

Martedì 22 : riposo dopo 7 prove

Mercoledì 23 - 8^a prova : Standard quadrilatero di 462 Km, nessun arrivato. Libera quadrilatero di 531 Km
7 arrivati, vincitore a 96 Km/h.

STANDARD:	1 Reichmann	p. 1000	LIBERA:	1 Ax	p. 1000
	2 Renner	993		2 Zegels/Holighaus	993
	3 Kepka	957		4 Moffat	988
	24 Perotti	907		20 Serra	468 Km 780
	21 Piludu	861		23 A.Orsi	457 Km 690

Giovedì 24 - 9^a prova : Triangolo non FAI di 516 per ambedue le classi. Standard 36 arrivati, media vincitore 125 Km/h. Libera tutti arrivati, media vincitore 140 Km/h.

STANDARD:	1 Kepka	p. 1000	LIBERA:	1 Ax	p. 1000
	2 Reichmann	985		2 Cartry	973
	3 Beltz	951		3 Moffat	964
	15 Piludu	114/h 880		18 A.Orsi	120/h 787
	38 Perotti	312 Km fc		25 Serra	114/h 724

Venerdì 25 : 10^a prova : Triangolo FAI di 509 Km per ambedue le classi. Standard 29 arrivati, media vincitore 97 Km/h. Libera tutti arrivati, media vincitore 110 Km/h

STANDARD:	1 Reichmann	p. 1000	LIBERA:	1 Ragot	p. 1000
	2 Kepka	963		2 Moffat	951
	3 ?			3 Holighaus	942
	33 Piludu	f. c.		24 Serra	89Km/h 710(*)
	35 Perotti	f. c.		25 A.Orsi	89 Km/h 709(**)

(*) primato maschile Italiano, biposti

(**) primato femminile Italiano, monoposti

CLASSIFICHE GENERALI:

STANDARD:	1 Renner	LIBERA:	1 Moffat
	2 Reichmann		2 Zegels
	3 Fitchett		3 Ax

segue:

VOLO A VELA



Varese - Aeroporto « Paolo Contri »
Calcinatè del Pesce

segue comunicato N. 5

Sabato 26 : 11^a e ultima prova - Standard triangolo di 247 Km, 35 arrivati, media vincitore 110 Km/h. Libera triangolo di 284 Km, 27 arrivati, media vincitore 119 Km/h.

STANDARD:		p. 1000	LIBERA:		p. 1000
1	Kepka	966	1	Zegels	972
2	Wujczak	951	2	Holighaus	952
3	Reichmann	762	3	Moffat	789
20	Piludu	636	19	A. Orsi	675
32	Perotti		24	Serra	

Ecco le classifiche finali che - dopo l'indiscutibilmente valida selezione di 11 prove - vedono premiati i migliori:

STANDARD

1	Reichmann	(Germ. Occ.)	p.	9325
2	Renner	(Australia)		9296
3	Kepka	(Polonia)		9266
4	Fitchett	(Inghilterra)		9138
5	Gordon	(N. Zelanda)		9056
32	Piludu			6809
36	Perotti			5169

LIBERA

1	Moffat	(USA)	p.	10636
2	Zegels	(Belgio)		10227
3	Grosse	(Germ. Occ.)		10071
4	Cartry	(Francia)		9958
5	Holighaus	(Germ. Occ.)		9745
24	A. Orsi			5966
28	Serra			5124

I nuovi Campioni Reichmann e Moffat avevano già vinto il titolo nelle rispettive classi a Marfa nel 1970.

I Campioni uscenti, vincitori a Vrsac nel 1972, erano Wroblewski (Polonia) per la standard e Ax (Svezia) per la Libera.

Il nostro servizio speciale - che riporteremo sul primo numero di VOLO A VELA del 1974 - finisce qui. Speriamo che i protagonisti Italiani ci forniscano materiale per un'ampia adeguata illustrazione di questi notevoli 14. mi Campionati.

VOLO A VELA



Varese - Aeroporto « Paolo Contri »
Calcinatè del Pesce

COMUNICATO N. 6

Completiamo il nostro servizio riportando per intero le classifiche finali dopo le undici prove disputate:

STANDARD

1 Reichmann	Germ. Occ.	p. 9325
2 Renner	Australia	9296
3 Kepka	Polonia	9266
4 Fichett	Inghilterra	9138
5 Gordon	N. Zelanda	9056
6 Mercier	Francia	9000
7 Cameron	N. Zelanda	8887
8 Wujczak	Polonia	8820
9 Greene	USA	8418
10 Ahrens	Germ. Occ.	8390
11 Andersson	Svezia	8367
12 Pettersson	Svezia	8210
13 Nurminen	Finlandia	8117
14 Pare	Holland	8153
15 Penaud	Francia	8121
16 De Orleans	Spagna	8074
17 Beltz	USA	8012
18 Webb	Canada	7960
19 Bradney	Australia	7939
20 Teunisse	Olanda	7760
21 Strukelj	Yugoslavia	7550
22 Frehner	Svizzera	7544
23 Oye	Danimarca	7478
24 Nietlispac	Svizzera	7343
25 Williamson	Inghilterra	7316
26 Sorensen	Danimarca	7288
27 Bluekens	Belgio	7243
28 Puch	Austria	7133
29 Urbancic	Argentina	7032
30 Woedl	Austria	6914
31 Pissoort	Belgio	6897
32 Piludu	Italia	6809
33 Pintar	Yugoslavia	6429
34 Rizzi	Argentina	6205
35 Bulukin	Norvegia	6015
36 Perotti	Italia	5169
37 Sada	Messico	5053
38 Firth	Canada	4176
39 Kun	Messico	2526

LIBERA

1 Moffat	USA	p. 10635
2 Zegels	Belgio	10227
3 Grosse	Germ. Occ.	10059
4 Cartry	Francia	9955
5 Holighaus	Germ. Occ.	9744
6 Rago	Francia	9389
7 Ax	Svezia	9245
8 Johson	USA	9212
9 Haemmerle	Austria	9179
10 Delafield	Inghilterra	9121
11 Viitanen	Finlandia	9080
12 Burton	Inghilterra	9063
13 Tabart	Australia	9023
14 Schubert	Austria	8825
15 Pozniak	Polonia	8537
16 Mander	Australia	8341
17 Teuling	Olanda	8255
18 Kluk	Polonia	8080
19 Wetli	Svizzera	7884
20 Timmermans	N. Zelanda	6968
21 Carpenter	Canada	6726
22 Heginbotham	N. Zelanda	6550
23 Mamini	Canada	6493
24 A. Orsi	Italia	5958
25 Smet	Belgio	5935
26 Wlassics	Svezia	5771
27 Fujikura	Giappone	5463
28 Serra	Italia	5111

VOLO A VELA



I primi commenti giuntici sono concordi nell'affermare che si e' trattato di un grande impegnato Campionato - senz'altro il migliore dall'Argentina un qua - assistito da una organizzazione capillare dimostratasi perfetta, facilitata anche dal ridotto numero dei piloti in gara rispetto alle ultime edizioni.

Riguardo la partecipazione ed i risultati ottenuti dalla squadra Italiana contiamo di poter pubblicare diverse opinioni in proposito.

Ci pare pero' di poter affermare che i delusi di oggi sono soltanto gli illusi di ieri.

Tralasciamo VRSAC, che continuiamo a ritenere 'Non Valido', ecco un confronto per la Standard:

MARFA 1970

1 Reichmann	p. 8663	96,3%
26 Piludu	7000	77,8%
36 Perotti	6240	69,3%

WAIKERIE 1974

1 Reichmann	p. 9325	92,3%
32 Piludu	6809	67,4%
36 Perotti	5169	51,2%

dal quale si puo' dedurre - che stante l'assenza di un piano o di una politica - i nostri dilettanti hanno dato tutto quanto potevano onestamente dare.












Chiudiamo rinnovando l'invito a scriverci.

VOLO A VELA












Con preghiera di diffusione.

ATTENZIONE !

Apprendiamo ora che Adele Orsi, tuttora in Australia, ha conquistato all'Italia un secondo primato mondiale: velocita' triangolo 300 Km per biposti (Calif A.21) femminile, alla media di circa 83 Km/h (primato precedente della sovietica Manafova con il Kai-19 a 74 Km/h).

Pilota	Nazione	Aliante	1 ^a 15/1	2 ^a 16/1	3 ^a 17/1	4 ^a 18/1	5 ^a 19/1	6 ^a 20/1	7 ^a 21/1	8 ^a 23/1	9 ^a 24/1	10 ^a 25/1	11 ^a 26/1	Punteggio Finale	% di realizzo su 10108
			Km. 269 	Km. 192 	Km. 294 	Km. 255 	Km. 426 	Km. 308 	Km. 213 	Km. 426 	Km. 513 	Km. 509 	Km. 247 		
1 Reichmann	Germ.Occ.	LS. 2	6	903	944	873	959	923	781	1000	985	1000	951	9325	92,2
2 Renner	Australia	Cirrus	14	983	718	1000	930	999	953	993	958	945	813	9226	91,9
3 Kepka	Polonia	Jantar st.	66	917	627	932	969	922	913	957	1000	963	1000	9266	91,6
4 Fitchett	Inghilterra	Cirrus	19	957	976	762	972	962	906	957	880	894	853	9138	90,4
5 Gordon	N. Zelanda	Lib./ H 301	11	988	951	916	933	795	783	955	912	911	891	9056	89,6
6 Mercier	Francia	LS 1D	102	940	1000	854	922	968	820	933	891	800	770	9000	89,-
7 Cameron	N. Zelanda	Lib. H 301	70	914	910	918	848	874	783	938	878	934	820	8887	87,9
8 Wujczak	Polonia	Jantar st.	0	898	604	912	919	899	803	938	920	961	966	8820	87,2
9 Greene	USA	Cirrus	14	841	702	841	895	959	869	938	886	798	675	8418	83,3
10 Ahrens	Germ. Occ.	Cirrus	0	814	604	856	936	834	829	859	912	951	795	8390	83,-
11 Andersson	Svezia	Cirrus	14	736	892	917	669	681	888	938	838	935	859	8367	82,7
12 Pettersson	Svezia	Cirrus	78	694	979	856	1000	94	836	938	899	948	888	8210	81,2
13 Nurminen	Finlandia	PIK 20	0	994	213	842	881	885	899	861	862	869	881	8187	81,-
14 Pare	Olanda	Libelle	21	715	947	872	861	863	726	852	749	784	763	8153	80,6
15 Penaud	Francia	LS 1D	108	736	598	859	841	800	806	933	887	784	769	8121	80,3
16 De Orleans	Spagna	Libelle	0	993	852	866	230	782	959	797	803	913	879	8074	79,8
17 Beltz	USA	Cirrus	34	910	526	707	967	981	256	938	959	867	867	8012	79,2
18 Webb	Canada	Libelle	14	711	224	920	862	833	873	938	850	825	910	7960	78,7
19 Bradney	Australia	Cirrus	84	783	934	767	889	839	329	868	838	798	810	7939	78,5
20 Teunisse	Olanda	Cirrus	14	811	204	841	814	1000	1000	935	920	404	817	7760	76,7
21 Strukelj	Jugoslavia	Cirrus	3	916	552	318	917	979	811	938	907	963	246	7550	74,7
22 Frehner	Svizzera	Cirrus	22	722	265	739	826	577	912	868	865	919	829	7544	74,6
23 Oye	Danimarca	ASW 15b	5	680	633	847	650	945	872	933	903	233	777	7478	73,9
24 Nietlispach	Svizzera	Libelle	41	761	187	697	798	767	819	938	846	801	688	7343	72,6
25 Williamson	Inghilterra	Libelle	3	224	348	737	774	881	942	883	844	890	790	7316	72,4
26 Sorensen	Danimarca	Libelle	14	187	552	804	684	910	893	911	857	783	793	7288	72,1
27 Bluekens	Belgio	Libelle	99	601	604	776	877	783	814	811	800	323	755	7243	71,6
28 Puch	Austria	ASW 15b	3	692	348	591	833	749	790	950	681	778	718	7133	70,5
29 Urbancic	Argentina	Libelle	15	637	891	297	751	738	752	883	703	743	622	7032	69,5
30 Woedl	Austria	ASW 15b	18	725	633	766	735	83	812	933	809	859	541	6914	68,4
31 Pissort	Belgio	Libelle	14	803	23	743	809	780	871	868	879	422	685	6897	68,2
32 Piludu	Italia	Libelle	14	870	884	847	650	699	361	861	880	315	782	6809	67,3
33 Pintar	Jugoslavia	Cirrus	0	670	233	598	675	813	804	837	841	309	649	6429	63,6
34 Rizzi	Argntina	Libelle	14	723	918	318	776	124	845	883	566	763	275	6205	61,4
35 Bulukin	Norvegia	Cirrus	3	614	417	350	785	697	783	725	753	284	604	6015	59,5
36 Perotti	Italia	Libelle	10	0	633	833	671	108	900	907	166	305	636	5169	51,1
37 Sada	Messico	Libelle	3	0	526	243	699	739	0	931	556	691	665	5053	50,-
38 Firth	Canada	Libelle	0	212	951	823	828	337	114	911	0	0	0	4176	41,3
39 Kun	Messico	Libelle	0	0	46	245	256	91	249	727	266	163	483	2526	25,-

CLASSE LIBERA

Pilota	Nazione	Aliante	1 ^a 15/ 1	2 ^a 16/ 1	3 ^a 17/ 1	4 ^a 18/ 1	5 ^a 19/ 1	6 ^a 20/ 1	7 ^a 21/ 1	8 ^a 23/ 1	9 ^a 24/ 1	10 ^d 24/ 1	11 ^a 25/ 1	Punteggio Finale	% di realizzo su 10925
			 Km.269 <i>P. 925</i>	 Km.223	 Km.333	 Km.285	 Km.451	 Km. 707	 Km.242	 Km. 531	 Km.513	 Km.509	 Km. 294		
1 Moffat	USA	Nimbus 2	868	936	1000	984	1000	994	1000	988	964	951	950	10635	97.3
2 Zegels	Belgio	Kestrel 604	868	1000	920	891	841	925	942	993	907	940	1000	10227	93.6
3 Grosse	Germ. Occ.	ASW 17	868	951	941	1000	958	958	753	971	895	834	930	10059	92.1
4 Cartry	Francia	Nimbus 2	925	717	958	947	987	933	881	776	973	921	937	9955	91.1
5 Holighaus	Germ. Occ.	Nimbus 2	807	605	860	924	834	951	943	993	914	942	971	9744	89.2
6 Ragot	Francia	ASW 17	920	992	920	966	891	1000	289	746	852	1000	813	9389	85.9
7 Ax	Svezia	Nimbus 2	735	958	956	842	984	950	860	1000	1000	905	55	9245	84.6
8 Johnson	USA	ASW 17	807	818	982	996	954	671	289	952	928	883	932	9212	84.3
9 Haemmerle	Austria	Kestrel 19	637	930	955	777	880	919	869	789	779	907	737	9179	84.-
10 Deufield	Inghilterra	Nimbus 2	863	874	533	835	848	912	837	725	866	903	925	9121	83.5
11 Viitanen	Finlandia	Kestrel 19	786	970	892	803	896	698	863	745	776	804	847	9080	83.1
12 Burton	Inghilterra	Kestrel 19	735	809	877	863	830	673	914	725	848	880	909	9063	82.9
13 Tabart	Australia	Nimbus 2	699	934	442	879	812	909	923	697	866	941	921	9023	82.6
14 Schubert	Austria	Nimbus 2	766	792	665	858	850	717	954	789	763	862	809	8825	80.7
15 Pozniak	Polonia	Jantar 1	827	635	577	807	879	681	955	746	841	764	825	8537	78.1
16 Mander	Australia	Kestrel 19	812	771	197	833	856	703	926	715	813	826	889	8341	76.3
17 Teuling	Olanda	Kestrel 17	791	801	278	748	867	701	880	751	857	782	799	8255	75.5
18 Kluk	Polonia	Jantar 1	807	745	447	310	726	681	844	949	879	763	929	8080	73.9
19 Wetli	Svizzera	Nimbus 2	812	574	422	827	299	625	837	725	906	900	907	7834	71.7
20 Timmermans	N. Zelanda	Kestrel 19	15	607	296	810	874	602	394	746	851	921	852	6968	63.8
21 Carpenter	Canada	Cirrus	853	584	310	379	614	611	708	629	773	620	635	6726	61.5
22 Heginbotham	N. Zelanda	Nimbus 2	560	696	345	337	769	668	810	705	781	807	72	6550	59.9
23 Mamini	Canada	Kestrel 19	0	294	317	719	879	614	801	617	702	690	860	6493	59.4
24 Orsi Adele	Italia	Kestrel 604	0	280	876	335	671	540	289	690	787	709	781	5958	54.5
25 Smet	Belgio	Nimbus 2	5	370	338	381	683	577	804	639	742	654	742	5935	54.3
26 Wlassics	Svezia	Kestrel 17	26	559	306	758	707	640	364	281	584	782	764	5771	52.8
27 Fujikura	Giappone	Kestrel 19	164	433	287	283	290	598	662	624	706	736	680	5463	50.-
28 Serra/ Cattaneo	Italia	Calif A. 21	0	238	69	712	591	494	203	708	724	710	662	5111	46.8

S T A N D A R D

				Piloti			Distanze		
				Part.	Arr.	%	Ass.	Com.	%
1	15.1	△	269	39	0	-	10491	2799	26,7
2	16.1	△	192	39	33	84,6	7488	6819	91,-
3	17.1	△	294	39	14	35,9	11466	8944	78,-
4	18.1	△	255	39	33	84,6	9945	9697	97,5
5	19.1	□	426	39	36	92,3	16614	16411	98,8
6	20.1	△	308	39	33	84,6	12012	11002	91,6
7	21.1	△	213	39	33	84,6	8307	7859	94,6
8	23.1	□	462	39	0	-	18018	16250	90,2
9	24.1	△	513	38	36	94,1	19494	19255	98,8
10	25.1	△	509	38	29	76,3	19342	18147	93,8
11	26.1	△	247	38	36	94,7	9386	9345	99,5

L I B E R A

				Piloti			Distanze		
				Part.	Arr.	%	Ass.	Com.	%
1	15.1	△	269	28	0	-	7532	4434	58,8
2	16.1	△	223	28	25	89,2	6244	6146	98,4
3	17.1	△	333	28	12	42,8	9324	7153	76,7
4	18.1	△	285	28	22	78,5	7980	7718	96,7
5	19.1	△	451	28	26	92,8	11726	11702	99,7
6	20.1	△	707	28	10	35,7	19796	18260	92,2
7	21.1	△	242	28	22	78,5	6676	6463	96,8
8	23.1	□	531	28	7	25,-	14868	13367	89,9
9	24.1	△	513	28	28	100	14364	14364	100
10	25.1	△	509	28	28	100	14252	14252	100
11	26.1	△	294	28	26	92,8	8232	7830	95,1



Relazione sulla partecipazione italiana

Composizione della Squadra:

P. Morelli - Capo Squadra

G. Perotti - Pilota classe Standard (su alianti Libelle a nolo); aiutanti: F. Buzzi, J. Geake

F. Piludu - Pilota classe Standard (su alianti Libelle a nolo); aiutanti: A. Buccheri, R. Tilmouth

A. Orsi - Pilota classe Libera (su aliante Kestrel 604); aiutanti: G. Giusti, L. Casetti, A. Collinson

S. Serra e M. Cattaneo - Piloti classe Libera (su alianti Caproni Calif A-21); aiutante: C. Negri

F. Poletti - addetto alla base
M. Puppi - addetto alla base.

N.B.: L'equipaggio Caproni (Serra, M. Cattaneo, Negri), cui si è aggregato F. Cattaneo, ha partecipato a spese della Caproni.

Membri aggiunti (hanno pagato di propria tasca le spese di viaggio e soggiorno):

W. Vergani	C. Ruggeri
A. Gritti	F. Cattaneo
S. Orsi	L. Nustrini

Vergani ha dato assistenza tecnica ai piloti durante tutto il periodo in cui si è trattato. Gritti e Nustrini hanno collaborato in più occasioni con l'equipaggio di base. Silvia Orsi e Ruggeri si sono aggregati all'equipaggio di Adele Orsi. Franco Cattaneo si è aggregato, come già detto, all'equipaggio Caproni.

Il 2, 3 e 4 gennaio, come già programmato, la Squadra ha sostato nelle seguenti località per un periodo di preparazione e pre-allenamento:

Bacchus-Marsh (presso Melbourne): Perotti - Buzzi

Renmark (presso Waikerie): Serra - M. Cattaneo - Negri - F. Cattaneo

Gawler (presso Adelaide): tutti gli altri. Questi giorni sono serviti quasi unicamente all'installazione degli strumenti e delle radio sugli aerei noleggiati, ad apportare una modifica obbligatoria al Kestrel della signora Orsi, e a preparare ed equipaggiare auto e carrelli.

La Squadra ha avuto a disposizione due autovetture dall'Organizzazione (gratuitamente), tre autovetture dagli aiutanti australiani Geake, Tilmouth e Collinson, due Fiat 132 dalla Champion Motor Pty Ltd (rappresentante dalla Fiat ad Adelaide).

Il giorno 5 tutta la Squadra si è trasferita a Waikerie (A. Orsi, Pludu e Serra/Cattaneo si sono trasferiti in volo coi rispettivi aerei, partendo da Gawler e Renmark rispettivamente) dove hanno avuto inizio gli allenamenti ufficiali, conclusi il giorno 11. Dei sei giorni dal 6 all'11, solo tre sono risultati volabili, a causa del maltempo (copertura totale e pioggia) che ha caratterizzato le restanti tre giornate. Il periodo di allenamento è così risultato inadeguato sia per noi sia per molte altre Squadre. Non così per alcune Squadre che si

erano portate in Australia in anticipo. La Squadra tedesca al completo, per esempio, era presente in Australia sin dai primi di dicembre.

Inaugurazione

Ha avuto luogo sull'aeroporto di Waikerie, all'aperto. Hanno presenziato, pronunciando discorsi, il Capo del Governo Federale australiano Mr. Whitlam, il premier dello Stato del South Australia, il Sindaco di Waikerie, il presidente della Qantas Mr. Anderson. Per la FAI, la signora Ann Welch ha sostituito il presidente della CIVV Gehriger, assente durante la prima fase dei Campionati.

Gara

Il 13 e il 14 il maltempo ha impedito prove di gara. Nei 12 giorni successivi disponibili, 11 sono stati giorni di gara.

A causa delle condizioni meteo piuttosto povere e difficili (base nubi a 600-800 m nella 1ª giornata), le prime 4 prove sono state modeste sia come sviluppo dei temi sia come percentuale di piloti che hanno completato il percorso. Nelle prove successive le condizioni sono nettamente migliorate, toccando il culmine il 24 gennaio (9ª prova). La tabella seguente dà un quadro dei temi assegnati e della loro adeguatezza:

Prova	Data	Classe Standard		Classe Libera	
		tema	% arrivati	tema	% arrivati
1ª	15-1	269 km	0 %	269 km	0 %
2ª	16-1	192 km	85 %	223 km	89 %
3ª	17-1	294 km	36 %	333 km	43 %
4ª	18-1	255 km	85 %	285 km	79 %
5ª	19-1	426 km	92 %	451 km	93 %
6ª	20-1	308 km	85 %	707 km	36 %
7ª	21-1	213 km	85 %	242 km	79 %
8ª	23-1	462 km	0 %	531 km	25 %
9ª	24-1	513 km	95 %	513 km	100 %
10ª	25-1	509 km	76 %	509 km	100 %
11ª	26-1	247 km	95 %	294 km	93 %

In generale, le condizioni meteo non sono state quelle tipiche della zona, descritte nei vari bollettini e articoli sull'argomento. Sin dalla primavera e durante i Campionati la pluviosità è stata assai superiore a quella media. Non si sono praticamente avute le preannunciate « termiche secche » con sviluppo fino a oltre 3000 metri di quota. Le condizioni sono state di regola caratterizzate da cumuli con base a 600-800 m, nei giorni poveri iniziali, fino a oltre 2000 m nei giorni migliori.

Le prove si sono svolte in prevalenza su un terreno assolutamente piano. Alcuni tratti di alcuni temi si sono sviluppati sul terreno collinoso nella fascia a occidente di Waikerie.

Altra caratteristica condizione in tutto il periodo (e il terreno) di gara è stata la presenza di un vento di notevole intensità anche al suolo. L'intensità media è stata di 10-20 nodi ma spesso si sono registrate punte di 30 e anche 35 nodi (65 km/h). Le classifiche parziali e generali sono qui allegate. I risultati parziali e complessivi hanno confermato che si sono trovati più a loro agio i concorrenti di Paesi ove il volo a vela si pratica prevalentemente in pianura (USA, Germania, Francia, Australia). La classe Libera ha fatto registrare un netto predominio dell'americano Moffat che ha totalizzato 10635 punti, con una media di ben 967 punti per prova, e con un vantaggio di oltre 400 punti sul 2° classificato Ziegels.

La classifica finale mostra chiaramente che gli alianti di superiori prestazioni si sono avvantaggiati sugli altri: così troviamo i Nimbus 2, Kestrel 604, ASW 17, davanti ai Kestrel 19 e 17, Jantar, Cirrus.

In classe Standard, invece, la lotta è stata assai più serrata. Il tedesco Reichmann ha prevalso con 9325 punti, corrispondenti a una media di 848 punti per prova, e con un distacco di appena 29 punti sul 2° (l'australiano Renner) e 59 sul terzo (il polacco Kepka).

È interessante notare come concorressero due alianti della nuova generazione degli Standard (con flap/freno): il tedesco LS-2 (che ha vinto con Reichmann) e il finlandese Pik-20 (13° con Nurminen). Questi piazzamenti inducono a pensare che si possono realizzare Standard migliori con la

nuova formula. Gli altri 37 alianti concorrenti erano così ripartiti:

- n. 15 St. Libelle
- n. 13 St. Cirrus
- n. 3 ASW 15
- n. 2 LS-1 D
- n. 2 St. Jantar
- n. 2 Libelle H 301 B.

Limitando le considerazioni agli alianti presenti in forte numero (St. Libelle e St. Cirrus), è interessante rilevare come nei primi 10 classificati troviamo 4 St. Cirrus (al 2°, 4°, 9°, 10° posto) e nessuno St. Libelle. Tra l'11° e il 20° troviamo 5 St. Cirrus (all'11°, 12°, 17°, 19°, 20° posto) e 3 St. Libelle (al 14°, 16°, 18° posto). Il punteggio medio realizzato dai 13 St. Cirrus è di 721 punti/aliante/prova, mentre quello dei 14 St. Libelle (escludo dal conteggio quello di Firth danneggiato all'8ª prova) è di 604 punti/aliante/prova. Anche se si prendono in considerazione solo i cinque meglio classificati dell'uno e dell'altro tipo di aliante, troviamo:

St. Cirrus: 793 punti/aliante/prova

St. Libelle: 706 punti/aliante/prova

(84 % dello St. Cirrus).

Questo dato è assolutamente obiettivo e significativo. Gli St. Libelle, nelle condizioni di Waikerie, sono stati nettamente svantaggiati. La situazione era sensibilmente diversa dopo le prime quattro prove (caratterizzate da condizioni relativamente deboli):

St. Cirrus: 650 punti/aliante/prova

St. Libelle: 598 punti/aliante/prova

(92 % dello St. Cirrus).

Organizzazione dei Campionati

Eccellente sotto quasi tutti i punti di vista. Con il forte aiuto del Governo australiano, della società Qantas e di altri Enti pubblici e privati, l'organizzazione è stata curata esclusivamente dalla Gliding Federation of Australia (GFA), cioè dai volovelisti, circa 300 dei quali erano presenti a Waikerie per il funzionamento dei vari servizi. Tale numero include anche un certo numero di volovelisti neozelandesi,

che hanno accolto l'invito a collaborare. Una menzione particolare meritano: 1) la disposizione compatta di tutti i servizi sul campo; 2) la perfetta organizzazione del briefing; 3) il rapido e preciso servizio di pubblicazione delle classifiche provvisorie e definitive, delle norme aggiuntive, dei fogli informativi e del Championship Bulletin, del quale ultimo sono stati editi 16 numeri; 4) gli efficientissimi servizi di traguardo e di « finestra » (quest'ultimo si avvaleva di tre mezzi autonomi di controllo: due ottici e uno a mezzo radar automatico); 5) il servizio di cronometraggio centralizzato e con registrazione; 6) il servizio mensa e gli alloggiamenti che, per quanto decentrati a circa 5 km dall'aeroporto, erano più che adeguati.

Particolarmente indovinata la disposizione « a quadrato » di 22 roulotte, una per ogni Squadra, in prossimità della « clubhouse », della piscina e dei vari servizi organizzativi. In tal modo le Squadre avevano le loro basi una accanto all'altra, con facilitazione dei contatti fra loro e con gli organizzatori.

Carente era il servizio postale, telegrafico, telefonico e telex, soprattutto per il fatto che funzionava ad orario, anziché essere disponibile 24 ore su 24.

Il servizio rimorchiatori, pur disponendo di oltre 30 velivoli, in prevalenza Piper « Pawnee » e similari, ha funzionato regolarmente ma con una certa lentezza (circa una partenza ogni 1').

In complesso, l'organizzazione è stata agevolata dal ridotto numero dei concorrenti: complessivamente 67, contro gli 89 di Vrsac (1972), i 79 di Marfa (1970) e i 104 di Leszno (1968).

Organizzazione della nostra Squadra

Tutto ha funzionato a dovere e secondo i programmi prestabiliti.

Occorre però notare che hanno costituito handicap per noi le seguenti limitazioni:

1) non aver potuto disporre per tutto il periodo della preziosa opera di Walter Vergani, soprattutto per l'assistenza tec-

nica ai piloti. Vergani si è trattenuto fino al 19-1, cioè fino alla quarta delle 11 prove di gara disputate.

2) aver dovuto, per ragioni di economia, noleggiare due alianti standard in Australia. Essi sono risultati forzatamente del tipo offerto dagli organizzatori e, pur essendo in ordine, in uno stato di finitura superficiale non molto buono. In particolare, l'aliante di Perotti è stato sostituito all'ultimo momento a quello nuovo a lui destinato dal Club di Melbourne, incidentatosi irreparabilmente il giorno stesso del nostro arrivo in Australia (1° gennaio).

3) aver dovuto fruire di aiutanti australiani per gli equipaggi di recupero. Pur trattandosi di ottime persone, l'affiatamento, che non s'improvvisa, ne ha naturalmente risentito.

4) aver dovuto fruire, soprattutto per ragioni di economia, di autovetture di proprietà degli aiutanti australiani, con conseguente limitazione nella loro disponibilità, dato che i proprietari, comprensibilmente, ne facevano anche uso personale.

Risultati

È stato un peccato che il triangolo di 513 km della nona prova non fosse conforme alle norme FAI. Questo triangolo, nonostante il suo lato più lungo fosse controvento (e quindi risultasse più difficile di un triangolo FAI regolare), è stato coperto a velocità medie superiori a quelle record mondiali. Sarebbero stati battuti, oltre al record mondiale maschile monoposti (dallo svedese Ax a 140,2 km/h), anche quello femminile monoposti (dalla nostra Adele Orsi a 120,3 km/h) e quello maschile biposti (dai nostri Serra/Cattaneo a 114,4 km/h).

Nella prova successiva veniva assegnato un triangolo FAI di 509 km. Le condizioni meteo erano però nettamente inferiori: tuttavia A. Orsi e Serra/Cattaneo stabilivano i nuovi limiti nazionali con 86,8 e 88,9 km/h, rispettivamente.

Come ho già osservato in precedenti occasioni, la prestazione di un pilota si deve valutare in base alla percentuale dei punti totalizzati rispetto al vincitore della sua Classe. Per i nostri piloti risulta:

Classe Standard:

Piludu: $100.6809/9325 = 73 \%$

Perotti: $100.5169/9325 = 55 \%$

Classe Libera:

A. Orsi: $100.5958/10635 = 56 \%$

Serra/Cattaneo: $100.5111/10635 = 48 \%$

La percentuale di Piludu risulta apprezzabile e dell'ordine delle migliori realizzate da nostri piloti in precedenti occasioni. Infatti, avevamo raggiunto con Zoli l'80 % a Marfa nel 1970, e con Perotti il 77 % in Polonia nel 1968. Senza la sfortunata settima prova in cui Piludu atterrava poco prima del traguardo di arrivo (e che gli costava almeno 600 punti) la sua prestazione sarebbe risultata nettamente migliore.

Il risultato di Adele Orsi è modesto in assoluto. Bisogna però pensare che era l'unica concorrente femminile di tutto il Campionato e che era del tutto nuova al confronto internazionale in mezzo a piloti consumatissimi e di chiara fama. La sua partecipazione ha giovato al nostro Paese, per la simpatia e la stima che la signora Orsi ha saputo attirare. Più volte le sue prestazioni sono state calorosamente applaudite: in particolare quella della 3^a prova, in cui era una dei soli 12 a completare il percorso.

Per Serra e Cattaneo, va rilevato che la loro partecipazione non era prevista nel programma Ae.C.I. Essi sono stati inseriti, come è noto, per il desiderio espresso dalla Caproni di far partecipare un suo aliante, totalmente a sue spese. L'aliante ha suscitato enorme interesse ed apprezzamento. La sua presenza in Australia è servita, se è confermata la notizia ufficiosa che ho ricevuto, a consentire ad Adele Orsi di battere, pochi giorni dopo la conclusione dei Campionati, il primato mondiale femminile biposti sul triangolo di 360 km alla media di 83 km/h, finora detenuto

dalle sovietiche (sin dal 1964).

A Waikerie era presente il meglio del volo a vela mondiale. Nazioni dove il volo a vela è modestamente sviluppato, presenti a precedenti edizioni, erano assenti in Australia, probabilmente per il costo e l'impegno che la partecipazione comportava. Un paese come il nostro che, con 500-600 piloti attivi e un parco di circa 240 alianti, si calcola tra quelli con sviluppo volovelistico assai modesto, non può pretendere risultati di spicco, se non con l'aiuto di una buona dose di fortuna.

Il numero di piloti idonei selezionabili è estremamente limitato. In questa occasione, per giunta, è mancata all'ultimo momento, per motivi di forza maggiore, la disponibilità di Leonardo Brigliadori e Roberto Monti, già designati.

Questa situazione non mi sembra modificabile in tempi brevi. Mancano infatti i rincalzi. I pochissimi giovani che si affacciano alla ribalta nazionale sono scarsamente impegnati e ancora di esperienza insufficiente. Sono personalmente convinto che risentiamo della mancanza di un'adeguata azione politica a favore dell'orientamento dei giovani verso gli sport aviatori. Tuttavia, a meno che non si preferisca una soluzione totalmente rinunciataria, ribadisco la mia convinzione che la partecipazione a queste grandi competizioni internazionali sia utile e necessaria, come occasione unica per un'assimilazione di esperienze e per non perdere di vista il progresso sotto i vari aspetti tecnici e organizzativi.

Per gli stessi motivi, raccomanderei che venga dato costante impulso alle competizioni nazionali, e soprattutto ai Campionati Nazionali di Rieti, stimolando sempre di più la partecipazione di nostri giovani piloti e di piloti stranieri di classe internazionale.

Piero Morelli

Questi benedetti campionati mondiali

Poiché da quando esiste il cosiddetto Direttore Tecnico, l'Italia si classifica agli ultimi posti nei Campionati del Mondo, basta probabilmente sopprimerlo od almeno sostituirlo.

Vediamo tuttavia quali possono essere le altre cause.

Cominciamo subito col notare che i nostri piloti sportivi nascono e si formano volando in montagna, mentre i Mondiali si svolgono essenzialmente in pianura. Occorrerà quindi colmare questa lacuna se non vogliamo giocare perennemente fuori casa e poiché al momento non si prevedono Mondiali in Italia, Austria o Svizzera, converrà che ci si alleni e si scelgano i piloti in base ai risultati ottenuti volando fuori dalla zona Alpina ed Appenninica.

Il numero dei piloti idonei selezionabili è troppo ristretto. Non possiamo quindi effettuare ulteriori selezioni, dopo quella qualitativa che già è estremamente povera, pretendendo tempo libero per la preparazione e gli allenamenti. È necessario perciò allargare la base sportiva, anche se questo richiederà tempi lunghi ed iniziative anche dall'alto.

Possiamo tuttavia fare qualcosa di più semplice ed immediato, e questo potrebbe essere:

1) Incentivare come si è detto la partecipazione di piloti italiani a gare in pianura di alto livello, come i Campionati Nazionali francesi, tedeschi, polacchi.

2) Ottenere che gli stanziamenti per i Mondiali da parte dell'Aero Club d'Italia siano fatti CON MOLTO ANTICIPO rispetto a questo evento: un anno, anche due prima. Ciò al fine di poter sapere per tempo — ed averne disponibilità — di quali mezzi si può disporre. Il lavoro preparatorio è notevole e va dalla sperimentazione ed acquisizione degli alianti, degli strumenti, agli allenamenti collegiali per stabilire finalmente gli affiatamenti che

preparino il terreno alla formazione di una vera e propria « squadra ».

3) Dare premi atti a stimolare i voli di distanza « record ».

4) Stabilire per tempo quali sono gli organici che si devono occupare della selezione e preparazione della rappresentativa.

5) Cercare di conoscere meglio il terreno su cui si svolgeranno i Mondiali. Questo si può ottenere in due modi diversi, a seconda che la sede sia vicina o lontana. Nel primo caso, si cercherà di mandare qualche pilota un anno o due prima a volare su quel terreno; nel secondo caso si dovrà ottenere che i piloti abbiano più tempo per allenarsi sul posto prima dell'inizio delle gare.

La Finlandia produce il Pik-20, che è uno dei due unici standard coi flap finora esistenti. La consegna è giugno 1975, il prezzo 10.600 dollari USA. Perché non cominciare ad acquisirne uno per conoscerlo e, se valido, allenarcisi?

W. V.

Australia '74 - Appunti telegrafici

1-1-1974

Viaggio, DC 10 Alitalia, scali a Bombay, Bangkok, Singapore. Sosta nella notte a Singapore per 6 ore causa inconvenienti ad un motore.

2-1-1974

Arrivo a Melbourne direttamente invece che a Sidney, alle 14 locali. Alle 14,50, ottenuto il visto per Nustrini (non sapeva), decollo per Adelaide, arrivo alle 17,30 locali (1/2 ora di diff.), poi in auto a Gawler aeroporto. Alloggio in motel a Tanunda, sulla strada per Waikerie.

3-1-1974

Sistemato Libelle di Piludu (cruscotto), montato e volato per 3 ore. Adele e Giusti su SK 13 del Club, volo locale.

4-1-1974

Installata radio su Libelle di P. (YQ), volato con Adele sul suo 604 per 3 ore.

5-1-1974

Viaggio Gawler-Waikerie, Adele e Piludu in volo, noi in auto. Arrivo a Waikerie verso le 14,30. Sistemazione in casette prefabbricate.

Serra e Cattaneo provenienti in volo da Renmark vanno fuori campo a 20 km. da Waikerie (vento contro).

6-1-1974

No task, volo locale, sopralluogo piloni vicini.

7-1-1974

Triangolo S&O, 274 Meribah-Meringur, solo traguardo, senza classifica. Tempo buono, lo fanno tutti.

8-1-1974

Quadrilatero: S 348 Karoonda-Pinnaroo-Loxton - O 400 Nildottie-Alawoona-Cullulleraine.

Traguardo e classifica funzionanti, tempo bello, cumuli. Adele manca l'aggancio, riatterra con mezzo carrello fuori, rompe sportellini, riparte senza.

Piludu atterra fuori verso 2° pilone, chiede recupero aereo, trovato dopo un'ora di sorvolo, arriva in campo alle 20.00.

Perotti rientra senza completare il giro.

Adele e Cattaneo con Vergani (Serra ad Adelaide con Piero M. e altri per ricevimento Sindaco) fanno il giro ma non sono classificati (foto piloni).

9-1-1974

Piove, assegnano triangolo 157 poi cancellano.

10-1-1974

Sempre tutto coperto, assegnano triangolo 388 Loxton-Mildura, S&O, ma i nostri fanno solo voli locali. Adele fa film con elicottero per riprese.

11-1-1974

Tempo buono, sereno, solito vento. Temi: O, triangolo 233, Karoonda-Teal Flat; S, A&R 204, Karoonda.

Decolli fissati alle 13, ritardati alle 13.30; tutti i nostri chiudono ma con tempi me-

diocri. Alvaro fuori al pilone, rientra in serata. Ultimo giorno di allenamento.

12-1-1974

Cerimonia e manifestazione. Tutto coperto con pioggia, più forte del pomeriggio. Lanci di paracadutisti e acrobazia con Blanik e biplano. Atterraggio a traino. Nel pomeriggio giro in house-boat sul Murray.

13-1-1974

Primo giorno di gara: piogge torrenziali in mattinata e nel primo pomeriggio, pioggerella per il resto della giornata. Pranzo offerto da Adele in ristorante. Esercitazione con i boomerang.

14-1-1974

Tutto coperto. Briefing rinviato prima alle 12.30, poi alle 13, 13.30 e infine No Task. Giro in auto a Nord del Murray per vedere i canguri e i koala. Visto solo lucertolone e uccelli sul fiume. Nel pomeriggio piovvaschi.

15-1-1974

Sempre coperto con rari buchi. Tema assegnato, triangolo 296, S&O. Decolli ritardati alle 14.30. La S parte appena aperta. Piludu a Loxton, Nino 10 km prima. Alvaro fa 10 km. Nella O i migliori vanno al momento giusto, i nostri restano in campo. Nessuno chiude, i primi fanno circa 200 km.

16-1-1974

Inizialmente coperto, poi qualche squarcio; in serata cumuli-nembi con minaccia di temporale. Due triangoli, 223 e 192. Sandro e Adele poco prima del 2° pilone, Perotti a metà 1° lato, Piludu 13°, Alvaro 3°. Difficoltà nei recuperi a causa del fondo

sabbioso e della scarsità di riferimenti sul terreno.

17-1-1974

Al mattino ancora tutto coperto, poi bello. Due triangoli, 333 e 294, ultimo lato assieme. Gara molto dura, plafond basso (1000) vento contro sul 1° e 2° lato. Calif subito a terra al 1° pilone, meglio gli altri. Nino a 30 km dall'arrivo, è recuperato dalla squadra di Piludu che era uscita dall'inizio.

18-1-1974

Tempo buono. Inizialmente due quadrilateri, poi 2° briefing alle 12 e riduzione a due triangoli, 285 e 255. Partenze previste per le 12.30, ritardate alle 13, poi 13.20, poi ancora una sospensione tra S e O. Alla fine condizioni buone, Nino e Ferro chiudono con tempi discreti, il Calif riesce a chiudere mentre Adele è fuori a 30 km dal campo.

19-1-1974

Molto bello, cumuli già alle 9.30. Temi: O, triangolo 451; S, quadr. 426. Inizio decolli alle 11.30. Nino decolla 3°, riatterra (è l'unico a mancare l'aggancio) e riparte in coda alla S. Battibecco radio tra Nino e Ferro sul volo in coppia e partenza di Nino a 180°. Alla fine Nino taglia 40' dopo gli altri, raggiunge Ferro che si è perso al 1° pilone e rientra dopo 6 ore. Ferro con la radio scarica, usata molto quando si era perso, resta fuori a 30 km. I due O sono gli ultimi a rientrare della loro classe. Molto caldo, 35°. Partito il Walter.

20-1-1974

Sempre più caldo. Temi da gran giornata: Triangoli 707 O e 308 FAI per la S. Nel pomeriggio le condizioni cambiano per la brezza di mare. Della O rientrano solo i 10 migliori, i nostri sono al 2° pilone, ul-

rimo e penultima. In S vince l'olandese TT a circa 100 km/h. Ferro arriva (tardi), Nino è a 1/3 del 2° lato. Arrivati Giorgio Orsi e Alberto Morelli.

21-1-1974

Il fronte di brezza di mare passato lascia condizioni povere. Triangoli 242 O e 213 S, decolli previsti alle 13,30 e ritardati alle 13,45. Nella O vittime illustri (Ragot), mentre arriva il giapponese. Adele è al 2° pilone, il Calif a metà del 2° lato. Nella S gara in pattuglia Alvaro-Ferro-Nino. Nell'ultima parte Nino rimane indietro, Alvaro arriva bene (è 2°) e Ferro sbaglia, aiutato da terra, la planata finale e resta a 1 km; Nino è 8°. In serata vento freddo.

22-1-1974

Velatura che ritarda il riscaldamento. Tema in lavagna, triangolo 283, S&O. Prima ritardano, poi riducono togliendo un pilone, infine annullano. Gita in house-boat lungo il fiume.

23-1-1974

La giornata dovrebbe essere buona. Due quadrilateri, 462 S e 513 O. Nella S non arriva nessuno ma i primi sono a 10 km dal campo. Nella O arrivano in pochi, i soliti migliori.

I nostri sono tutti fuori l'ultimo lato, nell'ordine Nino, Ferro, Calif e, più indietro, Adele.

24-1-1974

Stavolta è veramente buona. Triangolo 513 S&O, arrivano tutti salvo Nino che rimane nei pressi del 2° pilone. Molto caldo.

25-1-1974

Ancora bello, inizialmente i temi sono un triangolo di 612 S e un quadr. di 814!!! per la O, poi rifanno il briefing e modifi-

cano in triangolo 509 FAI S&O. In O arrivano tutti, Calif e Adele con gli ultimi, mentre in S sono fuori in una quindicina tra cui Nino e Ferro che atterrano nei pressi del 2° pilone verso le 18,20. Qualcuno rientra verso le 20,00.

26-1-1974

Ultimo giorno, due triangoli 294 O e 247 S, tempo buono, forte vento. Finalmente i nostri arrivano tutti in campo, anche se con tempi mediocri. Resta fuori Ax.

27-1-1974

Pioggia intensa tutto il giorno. Cerimonia in hangar, in serata banchetto nel capannone della Cooperativa di Waikerie.

Franco Poletti

Nel prossimo numero:

LA VOCE DEI PROTAGONISTI

RIETI 1973

Relazione su Rieti 1973 e indicazioni per Rieti 1974

Secondo il parere di molti partecipanti ed osservatori, i Campionati Italiani di Volo a Vela 1973 hanno rappresentato un passo avanti rispetto alle precedenti edizioni.

Alcune cifre possono dare un'idea dei risultati raggiunti:

— su 13 giorni di gara disponibili sono state effettuate 11 prove per la Lega 1 e 10 prove per la Lega 2;

— su 590 tentativi di completare la prova di gara assegnata, 434 (73,6 %) hanno avuto successo;

— gli atterraggi fuori campo (cioè fuori dell'aeroporto di Rieti) sono stati 137;

— la distanza netta (cioè valevole ai fini dell'attribuzione del punteggio) complessivamente percorsa dagli alianti in gara è stata di 111.989 km;

— gli alianti hanno effettuato in gara 2069 ore di volo;

— i trainatori hanno effettuato n. 606 traini per complessive 97 ore e 45 minuti;

— non si è verificato alcun incidente ai piloti e rispettive squadre. Solo alcuni alianti hanno subito avarie di lieve entità;

— Foto Piloni: su 716 foto di piloni presentate dai concorrenti per il controllo, 650 sono state riconosciute valide, cioè circa il 91 %. Nelle singole prove, la più bassa percentuale di foto valide si è avuta nella 5 prova (68 %), la più alta nell'ultima prova (100 %). Nelle altre prove la percentuale è stata sempre superiore al 90 %.

Il salto qualitativo nell'organizzazione è

stato tale che da parte di alcuni concorrenti stranieri qualificati e da parte di osservatori è stato fatto l'auspicio che Rieti sia sede, nel più breve termine possibile, dei Campionati Mondiali di Volo a Vela. Personalmente ritengo che, se veramente si vuole puntare a questo obiettivo, ben altri sforzi e miglioramenti organizzativi vanno messi in atto già nella prossima e nelle successive edizioni dei Campionati Nazionali.

Le principali innovazioni poste in atto quest'anno sono state:

1) La *distribuzione dei compiti* nei vari servizi con un criterio razionale (vedere Organigramma), tendente a far sì che ciascun addetto potesse dedicarsi al suo lavoro con efficienza e senza un sovraccarico di compiti che lo dissuadesse poi dall'accettare nuovamente l'incarico. Non si dimentichi che la quasi totalità degli operatori è costituita da volovelisti appassionati che dedicano gran parte o tutte le loro ferie estive a questo evento, senz'altro compenso che un blocchetto di buoni-mensa e, per taluni, l'alloggio, nei 15-20 giorni della manifestazione.

2) Il *controllo delle foto* dei piloni, fatto con criteri nuovi, d'avanguardia anche in sede internazionale; il laboratorio fotografico di sviluppo rapido e stampa, per la prima volta installato « in loco ».

3) La disponibilità di un *prefabbricato* di 75 mq. in cui hanno potuto trovar sede, oltre ai laboratori fotografici (circa 17 mq.), anche la C.S.O. coi suoi servizi e la Direzione operativa. Si è fruito così dell'indispensabile spazio per un lavoro ordinato.

4) La disponibilità di un'aviorimessa adibita a *Sala « Briefing »*, in cui, finalmente con spazio e comodità, si è potuto dare ai « briefing » quello svolgimento ordinato che è condizione necessaria per il corretto corso della manifestazione.

Con riferimento ai punti di cui sopra, passo ora ad indicare quali sarebbero, a mio avviso, i miglioramenti da attuare per la prossima edizione dei Campionati Nazionali.

DISTRIBUZIONE DEI COMPITI

Si è stati ben lontani quest'anno dal disporre di un numero sufficiente di persone per l'espletamento delle varie funzioni. Molte persone sono state oberate di un eccessivo lavoro. Cito, a titolo di esempio, l'ing. De Filippis per il controllo-foto, il rag. Galli per la direzione operativa, il prof. Pace per la Commissione Sportiva. Diverse persone si sono rese disponibili solo poco prima dell'inizio delle gare. Suggestisco pertanto che, una volta individuate le persone adatte ai compiti più importanti, *l'Ae.C.I. chieda la loro collaborazione ed il loro impegno già entro la fine dell'anno corrente*, precisando che la loro presenza a Rieti è richiesta sin da almeno 5 giorni prima dell'inizio delle gare. Ciò è essenziale se si vuole che i tre giorni di allenamento, con il regolare funzionamento del traguardo, della finestra e del controllo fotografico, consentano ai concorrenti ed all'organizzazione di mettere a punto i vari dispositivi, prevenendo così il verificarsi di quegli inconvenienti che hanno turbato la scorsa manifestazione (passaggi « negativi » di traguardo, errori di

puntamento nella ripresa di foto-piloni — vedansi, ad es., le pesantissime penalizzazioni al concorrente Monti —, ritardi — senza possibilità di tempestivi rimedi — nel controllo delle installazioni fotografiche di bordo, ecc. ecc.).

ATTREZZATURE

Laboratorio fotografico: occorre raddoppiare il numero di pellicole trattabili in ogni operazione di sviluppo. Il Sig. Valesio potrà fornire il preventivo di massima per realizzare tale potenziamento (è prevista una cifra assai modesta).

Controllo foto-piloni: occorre raddoppiare questo servizio realizzando un'altra saletta di proiezione (per es., entro il salone della palazzina, soluzione già studiata con il CNVV) dotata di proiettore e schermo. Assai opportuno sarebbe inoltre:

- 1) avere nella 1^a saletta-proiezione (prefabbricato) altro proiettore e schermo, per proiezioni di confronto;
- 2) dotare di condizionatore la 1^a saletta;
- 3) dotare le due salette di lampade da tavolo a luce regolabile.

Emissione Bolettini e Norme supplementari: occorre sostituire il ciclostile con MACCHINA FOTOCOPIATRICE RAPIDA (da noleggiare). Ciò consentirebbe, fra l'altro, l'adozione di moduli stampati già predisposti, di diversi colori, per Comunicati-Stampa, Classifiche delle diverse Classi, Norme.

Sala Briefing: sarebbe opportuno soffiare con paracadute usati l'aviorimessa per migliorare l'acustica (disporre altoparlanti in alto).

REGOLAMENTO E NORME SUPPLEMENTARI

Al Regolamento suggerirei di apportare alcune modifiche. Un errore materiale è a pag. 22 dove, nella definizione di « n », a 60 % va sostituito 40 %.

Nella Lega 2 si potrebbe abolire la distinzioni in classe « Super » e classe « Club », introducendo per gli alianti « Club » opportuni « handicap ».

Date le spese necessarie per migliorare la organizzazione, suggerirei di riconsiderare le disposizioni relative ai rimborsi ai concorrenti, modificandole, per es., come segue:

1) *Italiani:*

— lasciare la quota d'iscrizione a L. 30 mila;

— abolire (o ridurre) il contributo alle spese del viaggio di trasferimento;

— abolire (o ridurre) il contributo alle spese dei recuperi.

2) *Stranieri:*

— lasciare l'iscrizione gratuita;

— abolire (o ridurre) il contributo alle spese del viaggio di trasferimento;

— abolire (o ridurre) il contributo alle spese dei recuperi.

Nella « Norma 2 » suggerirei di studiare sin d'ora la possibilità di considerare PF come pilone e PV come punto ausiliario la cui foto serve a dimostrare il sorvolo di PF, apportando quindi tutte le modifiche conseguenti.

Nella « Norma 4 » va rivista l'entità delle penalizzazioni che, per es., potrebbero essere dimezzate.

Un'indagine è già in corso per valutare il grado di approssimazione, e le cause possibili di errore, nella valutazione della distanza da PV da cui la foto è stata scattata.

PREMI ED AZIONE PUBBLICITARIA

Gran parte dei premi disponibili quest'anno sono stati reperiti per iniziativa dei

singoli, soprattutto a Varese, Milano, Bergamo, Trento, Torino, L'Aquila.

Occorrerebbe, con un'azione promossa per tempo, raccogliere premi in maggior quantità. A questo scopo, si potrebbero pregare persone, che già con tatto ed efficienza hanno preso iniziative al riguardo (per es., il Rag. Galli a Milano, il Sig. Giusti a Varese, la Sig.ra Parachini a Torino, l'Ing. Capoferri a Bergamo, il Sig. Centofante a Bolzano, ecc.), di attuare iniziative opportune. Anche nella zona di Rieti e di Roma andrebbe svolta un'azione di sensibilizzazione.

In particolare, per quanto riguarda Rieti, se si vuole davvero pensare ai Campionati Mondiali, occorre che gli Enti pubblici e la cittadinanza siano veramente sensibilizzati, illustrando con mezzi idonei l'importanza che già un evento come i Campionati Nazionali riveste e spiegando come la città che li ospita sia tenuta moralmente a fornire ad essi la più degna cornice.

Piero Morelli

A naso in su

L'accettazione

Accettare di andare a Rieti per stare al di là del tavolo non è stato facile. La decisione è divenuta veramente tale solo dopo un colloquio con Scavino svoltosi qualche settimana prima della fine di luglio: la parte sostenuta dall'amico quale involontario « persuasore » non è stata secondaria. Ora non sono pentito d'aver saltato la terra di nessuno delle indecisioni. Si sa: quando il bilancio è positivo va tutto bene, come a chi ha sonno, appetito e pensieri celesti. Se uno avesse comperato dei marchi tedeschi quando il cambio con la lira era 190 adesso sarebbe felice, no? Ma al momento di comperare, quanti dubbiosi pensieri!

Si trattava, infatti, di separarmi, seppur temporaneamente, dal volo a vela del cuore e dalla sua gogliardica squadra preparata in dieci mesi di fitto tessuto organizzativo (ho 27 bollini A.V.M., mi batte solamente Villa con 28) per mettermi la parrucca del volo a vela — come si deve dire? — professionale.

L'inserimento

Conosco Rovesti da 29 anni, Morelli da 20 (se però risalgo alle pagine de « L'Aquilone » allora lo conosco da 36), Zoli da 23, De Filippis, Giusti, Hofer, Marchetti, Pace e Valesio da almeno 10, per non parlare del decano dei trainerori, Addario, col quale ho succhiato il latte dell'infanzia volovelistica nel primissimo dopo-guerra. Quindi sono entrato con estrema facilità nel più familiare degli organici. Quando ciò avviene il rendimento è elevato e lo sarebbe, ovviamente, per chiunque.

Devo però dichiarare — per definire con esattezza il punto dell'inserimento, termine usato nelle aziende per il periodo immediatamente seguente l'assunzione del dipendente — che il XIII Campionato Italiano è stato sì ben diretto da tutti i com-

ponenti la squadra organica a tutti nota, ma che il perno di essa squadra è stato, tanto nei mesi preparatori quanto nella quindicina operativa, solo Piero Morelli, abbastanza raro caso, a guardare ancora le aziende, di direttore generale che meriti di esser tale.

Lui presente e operante con l'integrale dedizione che ha colpito più di un concorrente, diventa relativamente facile far girare la giostra di 56 alianti e 12 trainerori.

Come assai appropriatamente Orsi Adele ha scritto di ricavare fiducia dal sentire per radio la voce calma e imparziale di Giusti, così altrettanto è solido ancoraggio per chi opera nella nuvola di polvere della linea sapere che là, al tavolone, il Piero tiene con mano ferma i fili di tutto il quadro elettrico.

Un'altra constatazione rassicurante: rilevare con tanta certezza da giungere fino al totale disinteressamento che la vicenda delle classifiche è tenuta da un uomo che sa risolvere i problemi.

Ricordo, in merito, quasi con rinnovato affaticamento, tante gare di fine settimana nelle quali, dopo il Calvario della linea, dallo schieramento agli arrivi naturalmente, mi toccava prendere dallo zaino il cervello di riserva e mettermi per delle ore davanti alle tabelle dei cronometristi, alle certe al 200.000, alle macchine calcolatrici e alle teste dei colleghi commissari sportivi per dare una mano a mettere al mondo le classifiche. Che pena!

Qui, al contrario, è stato un sollievo da paradiso vedere ogni giorno Pace dominatore nella snervante macchina dei numeri.

Il rapporto di fiducia

È quel tale atto interiore di piccola rinuncia per il quale lasciamo fare a un altro una cosa che vorremmo fare noi.

Se i concorrenti arrivano a stabilire tale rapporto con i « tenutari » del *briefing* (che odiosa parola, è da eliminare), la riu-

nione stessa, che una volta era tanto prolissa e sguidata da portare non raramente fino alle modifiche del regolamento di gara, dura il tempo necessario per far conoscere i puri elementi della prova della giornata e consente ai piloti di volare in pace e in sicurezza. In termini di tempo: credo che, instaurato bene il rapporto di fiducia, un *briefing* per 60 concorrenti non debba durare, dalla terza prova in poi, più di 40 minuti. Nei primi due, invece, bisogna spiegare tante regolette di circuitazione e di traffici, per cui si giunge facilmente a 60 minuti.

Se poi gli allenamenti divenissero obbligatori almeno per due temi — e io sono di questo preciso parere — non avremmo più nemmeno i due *briefings* lunghi.

È qui, mi pare, che si può incominciare a tirar fuori uno dei riservati pensieri personali relativi all'ulteriore miglioramento organizzativo di Rieti. La riunione dei piloti detta appunto *briefing* è la lezione-prova dalla quale emerge chiaramente la capacità del responsabile di dominare (lasciamo perdere i falsi pudori: il termine da usare è solo quello) l'assemblea. Se ciò vien fatto senza nulla togliere al principio sacro che l'organizzatore deve amare profondamente il pilota che ha davanti in ascolto e che dopo un'ora sarà in volo e nel rischio, allora l'organizzatore stesso (vedansi i *briefings* dei mondiali) può togliere ogni velleità di intervento (di solito inutile) e ottenere il migliore dei risultati: la seduta leggera da 30-35 minuti primi svolto a senso pressoché unico, ossia con pochissime domande dei piloti. L'organizzatore ha poi l'obbligo di tenersi a disposizione del pilota singolo, a riunione finita, per la risoluzione del caso personale.

Facciamo mente locale:

- 1) il tema è fissato, in tutti i suoi elementi, su tabelloni scritti in chiaro;
- 2) la situazione meteo, idem, in lavagna;
- 3) i piloni, idem, in album fotografico;
- 4) la circuitazione aeroportuale, idem, in lavagna;

5) lo schieramento di partenza, idem, addirittura seguito in luogo dagli uomini dell'organizzazione.

In più questa massa di dati è illustrata a voce. Ma di che cosa, allora, si deve ancora parlare? Ogni concorrente futuro mediti su questa osservazione. Chi è stato all'estero, in gara, non fa interventi. Bene, che bisogno c'è di farlo in Italia? Non è aiuto. Come mai i piloti di lega due non intervengono quasi mai eppure svolgono il tema di gara assegnato con diligente puntualità?

La linea

Ecco la tabella relativa al ritmo dei decolli effettuati in continuità. Le ripartenze dopo oltre 3 minuti primi dalla partenza dell'ultimo aliante dello schieramento iniziale, sono esclusi dal rilevamento.

- 4 Agosto, 46 decolli in 40' con salita a m. 700 e 12 trainatori;
- 5 Agosto, 59 decolli in 53' con salita a m. 700 e 12 trainatori;
- 6 Agosto, 56 decolli in 52' con salita a m. 700 e 12 trainatori;
- 7 Agosto, 55 decolli in 49' con salita a m. 750 e 12 trainatori;
- 8 Agosto, 56 decolli in 53' con salita a m. 750 e 12 trainatori;
- 9 Agosto, 54 decolli in 47' con salita a m. 750 e 12 trainatori;
- 11 Agosto, 52 decolli in 52' con salita a m. 750 e 11 trainatori;
- 12 Agosto, 50 decolli in 56' con salita a m. 750 e 10 trainatori;
- 13 Agosto, 48 decolli in 52' con salita a m. 750 e 11 trainatori;
- 15 Agosto, 49 decolli in 45' con salita a m. 700 e 10 trainatori;
- 16 Agosto, 46 decolli in 50' con salita a m. 700 e 9 trainatori.

La miglior partenza è stata quella del 9 Agosto con un ritmo di un decollo ogni 52 secondi.

Si può far meglio con:

— maggior prontezza dei concorrenti; non è stato raro il caso del pilota con aliante

sulla terza o quarta riga dello schieramento sorpreso dalla rapidità con la quale gli sono spariti davanti gli alianti che lo precedevano e quindi ancora impegnato nella « vestizione » a trainatore già agganciato; — squadristi più istruiti; abbiamo visto delle mogli (non parliamo delle austriache, delle svizzere e delle tedesche veramente esemplari) fare l'assistenza al decollo tutte sole e bene e rapidamente, mentre invece avevamo sempre tra i piedi (ho detto benissimo?) uomini, anche giovani e atletici, insabbiati e disorientati. Olà gente: questo è un campionato nazionale! Lasciateli a casa i turisti con gli zoccoli da spiaggia e portatevi uomini con gli scarponi; se proprio volete che prendano il sole, lasciateli andare a piedi nudi, ma di corsa e con gli occhi aperti; — omogeneità di tipo nei rimorchiatori; — due aeroplani da traino in più. Si può fare meglio anche nella qualità. Senza togliere nulla ai meriti dei piloti rimorchiatori, alcuni concorrenti hanno segnalato circuiti fuori zona e quote di sgancio non raggiunte. Sui piloti trainatori deliberatamente non dico altro perché c'è la recondita intenzione di fare passi avanti da record: la stoffa dei piloti radunati a Rieti è di prima qualità.

La disciplina di campo

Un campionato su undici prove, con voli che durano da due a cinque ore e con la perdita di alcuni chili di peso corporeo, non può ammettere, nella sua generale armonia, chiasso e disordine nelle ore notturne. Se c'è stata lamentela giusta da parte dei concorrenti è proprio quella relativa al baccano, anche se limitato alla zona del bar. Non abbiamo bisogno di nessuno per mantenere l'ordine.

A Rieti, dono di Dio ai volovelisti, si va per volare e fare dello sport serio, naturalmente in letizia (quindi c'è posto per un buon bicchiere di vino e per una bella cantata), ma non per fare casinò (ho detto benissimo?). Il 1973 ha fatto registrare alcune infrazioni. Sappiano, adulti e minori e infanti, che se all'organico 1973 venisse rinnovato l'incarico anche per il pros-

simo anno, non verranno lasciati spazi alle scorribande, di nessun genere.

Perché questa durezza di linguaggio? Ma proprio perché Rieti è una terra promessa che nel '73 ha fatto felici 90 delle 100 anime aggregate e che deve e vuole, in avvenire, far felici — nella sicurezza — i convenuti nella loro totalità.

Il tristo pilota (si fa per dire) che al momento di lasciare il terreno di Rieti per riportare al Nord lo « Stinson » affidatogli sventaglia a tutto motore terriccio, aghi di pino, cartaccia e bottiglie vuote contro un gruppo di piloti e aiutanti in riposo compie un tal delitto di intelligenza da costringere chi tiene in gran conto il pulito e l'ordinato a iscrivere quel nome nell'elenco, breve per fortuna, dei proscritti. Poiché il gestaccio è stato fatto al momento stesso in cui il tristo pilota usciva dalla disciplina di campo, siamo stati tutti addolorati di dover attingere nel vocabolario il termine della vigliaccheria.

Nel 1956, a S. Yan, nel grande campeggio ove viveva l'intera popolazione dei mondiali, feci la singolare scoperta della esistenza del sindaco. Certo, va bene e come. Rieti necessita dell'autorità civile e di pubblica sicurezza di estrazione volovelistica in modo da assicurare, dalla nettezza urbana al rispetto della circolazione automobilistica, vita ordinata a tutti i cittadini. Non voglio assolutamente dire con ciò che siano venute meno le autorità del Direttore del Centro Nazionale e del Comandante Militare dell'aeroporto, non me lo permetterei mai; voglio dire che il campeggio e i campeggiatori, per quei quindici giorni, devono avere una loro severa autorità che, in armonia con le autorità stabili, eviti l'insorgere di ribellioni e — al caso — intervenga evitando a quelle l'azione ufficiale.

Quella di volo

Sono state necessariamente applicate sanzioni disciplinari, di natura pecuniaria e con citazione pubblica, per bloccare, con fine educativo e non umiliante, residue vecchie abitudini sulla evoluzione in zone dove il rispetto delle norme sulla circuitazione deve essere rigoroso. Ripeto più

esplicitamente, dai *briefings* operativi: i concorrenti che rientrano bassi, anche se veloci, hanno tutto lo spazio per tagliare il traguardo e atterrare di seguito *proseguendo*, a diruttori aperti, *nel volo rettilineo*. Quelli che arrivano alti, devono dopo il traguardo *tirare moderatamente*, circuitare a sinistra a basse velocità angolari e compiere atterraggi assolutamente borghesi.

Chi è andato fuori regola è stato punito e così accadrà a chi lo farà. E non parliamo di elmo col chiodo sopra. Il responsabile delle operazioni di volo dichiara ancora una volta, ma sì, il suo amore per gli uomini che volano e — in sovrapposizione — la sua netta avversione per le visite ospedaliere e per i funerei cortei.

Gli atterraggi lunghi, con rullata fino al parcheggio, sono nati da piloti abili e sicuri. Poi li hanno fatto gli altri, quelli da collisione. Bene: non li farà più nessuno. Peccato, ma tireremo una riga a centocinquanta metri dal parcheggio. Chi passa, paga, a tutto vantaggio del monte multe di nota destinazione.

Gli uomini

Ho visto diversi piloti affaticati. Siamo andati vicino ai limiti della sicurezza per quanto attiene l'impegno psico-fisico. Molti erano vicino alla cinquantina. Uno ha toccato i sessanta in gara. Ma tutti, dico tutti, hanno manifestato, almeno nei rapporti con gli organizzatori dato che eravamo sempre da quella parte e sempre un po' « presi » tanto da non aver praticamente il fuori servizio, una cordialità e una compostezza che per me rimangono la più bella esperienza di Rieti ultima tappa. Duro è stato il *briefing* delle penalizzazioni (13 Agosto), ma i toccati non potevano non reagire, è evidente; solo che il reagire è valido sotto ogni aspetto, non così il ritiro, il neo di Rieti 1973. Ed è stato l'episodio che ha tolto qualcosa a quel bell'agire che ci aveva dato, a me in particolare, il grandissimo piacere di aver accettato l'incarico e di aver messo la mia modesta persona a totale disposizione dei volovelisti italiani e stranieri venuti, carichi di

propositi e speranze, a fare il più bel campionato del mondo.

È così vero che mi scappa un altro riservato pensiero personale: se per una qualsiasi ragione non mi fosse consentito di ritornare tra gli addetti ai lavori, assai me ne dorrebbe. E questo misterioso fascino che attira uomini che guardano la terra dall'aliante assieme a uomini che da terra guardano gli alianti a naso in giù, è invero lo spirito di Rieti.

Inutile descriverlo: bisogna semplicemente andarlo a vivere.

Gratitudine

Sento il dovere di stilare due righe di ringraziamento per tutti coloro che sul numero 101-102 di « Volo a Vela » hanno, con molta signorile bontà, scritto del mio lavoro (che si identifica con quello dei colleghi e non potrebbe essere altrimenti) in modo riconoscente. Ho letto anche al di là delle parole e ho intravisto lo spirito dei veri cavalieri dell'aria. Come ricambiare? È difficile con la parola, forse è meglio con l'opera.

Già, volevo proprio dire: arriverci alle stesse condizioni.

Egidio Galli

Caro Direttore,

Retrospektiva

reatina

ho letto nel penultimo numero di « Volo a Vela » i commenti sugli ultimi Campionati di Rieti. Alle stringate parole del mio comunicato già pubblicato non ho altro da aggiungere perché sono ancora convinto oggi di quanto ho asserito con riferimento esplicito all'organizzazione.

Non ho trovato però nessuna traccia sulla rivista, del comunicato che la Commissione ha diramato il giorno 15-8-1973 che dice: « La C.S.O. con i mezzi tecnici e di personale che ha a disposizione e che sono stati illustrati ai concorrenti, ha rilevato per i concorrenti nn. 6, 20, 44, 11, 5, 26, 12, 46, 104 al 1° Pilone di Castelluccio della prova dell'8-8-1973 distanza da PV superiori ai 2,5 km. ed applica pertanto ad essi una penalizzazione di 300 punti come stabilito dalla norma 2 e norma 4. Tuttavia la C.S.O. si è resa conto che la determinazione delle distanze suddette con il metodo impiegato può dare luogo, in taluni casi, a sensibili errori. La C.S.O. pertanto esporrà alla C.S. Centrale le sue considerazioni e suggerirà alla stessa di fare nei casi specifici tutti i controlli che tecniche più precise consentano, apportando, se del caso, ai punteggi dei concorrenti, le debite correzioni in sede di omologazione di questi Campionati, anche prescindendo dalla presentazione di eventuali reclami ». Non ti sembra, caro Direttore, che l'emanaazione di tale comunicato (se fatta tempestivamente durante o appena dopo il *briefing*) avrebbe potuto evitare quanto è successo?

Se ciò non è stato fatto la C.S.O., secondo me, ha perlomeno peccato d'intempestività e di buon senso.

Cordialmente

Sergio Capoferri

di Justin Wills

Nell'anno 2001 un turista italiano stava visitando l'isola ormai nota come Britannia Svalutata. Passeggiando per il centro di un villaggio in rovina, scorse un vecchio seduto al sole e rimase molto sorpreso nel sentire che stava bisbigliando i nomi di alcune note località italiane: « Rieti - Castelluccio - Costacciaro - Rieti ». Incuriosito, domandò al vecchio come mai conoscesse quei nomi.

« Ah » fu la risposta, « nell'estate del '73 volavo in alianti da quelle parti ». Il turista ricordava di aver letto qualche cosa a proposito di questo sport in una vecchia enciclopedia e gli sembrava di aver sentito che tutti gli alianti esistenti erano stati smontati, protetti accuratamente in teli rossi e accantonati ormai da tanti anni. Decise quindi di variare il suo programma (un'altra visita ad una fattoria abbandonata che senza dubbio sarebbe stata simile alle altre già viste) e si sedette accanto al vecchio dicendo: « Raccontami questa storia ».

« Il giorno di cui conservo il miglior ricordo è quello della distanza libera. Trovavo sempre queste prove le più interessanti poiché offrivano al pilota la più grande opportunità: quella di scegliersi il proprio destino. In quel giorno trovammo di tutto: termiche di montagna fino a 7 m/sec. e base dei cululi a 3000 mt. su Rieti. Salii fino a 4500 mt. volando lungo la linea di convergenza di due masse d'a-

ria e alla sera, sul tardi, trovai l'onda sulla valle del Tevere. Fotografai Todi alla luce del crepuscolo e atterrai all'aeroporto di Foligno alle 9 di sera. Per fortuna a quell'ora la luna Etrusca era già sorta e mi fu possibile quindi evitare il Nimbus che era atterrato poco prima di me.

Avevo fame e, dopo l'abituale telefonata, decisi di andare in città con altri due piloti per mangiare qualcosa. Ci procurammo un paio di biciclette e, dopo un certo discutibile accordo, mi ritrovai a dover pedalare in salita, non molto disinvoltamente, con Fontana aggrappato stretto al manubrio. Dopo aver barcollato per 50 metri, Fontana mi domandò se avevo già avuto occasione di usare una bicicletta prima di allora. L'impianto elettrico aveva un rapporto elettricità/resistenza pari a 0,1:1 ma un abile calcio risolse questo problema. Trovammo infine un caffè sulla via Flaminia. Si discorreva da un'ora, soddisfatti della nostra situazione, quando fummo interrotti dall'arrivo rumoroso dei nostri carrelli. Balzammo in sella ai nostri destrieri e ci buttammo all'inseguimento giù per la discesa. Non appena raggiungemmo Mach 1, che Fontana definì "massima efficienza", mi accorsi della "minima efficienza" del nostro sistema frenante. In quel momento le porte dell'aeroporto ci apparvero improvvisamente e le infilammo con una curva a largo raggio sfiorando l'esterno del primo pilastro e l'interno del secondo. Fortunatamente arrivammo prima dei nostri carrelli altrimenti ci saremmo senz'altro finiti contro ».

Il vecchio si interruppe un attimo per prendere fiato. « E che cosa mi racconti dell'altra gente che hai incontrato laggiù? » domandò l'italiano.

« La gente migliore che si possa incontrare, tutti gentili e servizievoli, ad eccezione degli organizzatori che erano dei diavoli travestiti. Uno di essi era vestito da bellissima fanciulla denominata Signorina Carbonnada. Con un complice, costei usava attrarre selezionati piloti in una piccola camera oscurata e mostrava loro fotografie. Pochi minuti dopo avresti visto quegli uomini forti piangere e lamentarsi per la temuta formula: 300 punti o anche peggio ».

A quel punto la storia del vecchio fu inter-

rotta dal suono del corno di una diligenza. L'italiano si alzò in piedi, guardò il suo orologio e disse: « Devo andare, la prossima tappa sarà alle rovine di Buckingham Palace ». Diede quindi al vecchio una moneta da 10 lire e si allontanò.

Con lacrime di gratitudine il vecchio gli disse: « Porta all'Italia il mio saluto. Non dimenticherò mai i bei giorni trascorsi laggiù, la magnifica gente... » e stringendosi a ciò che possedeva e alle sue memorie, cadde morto.

« Volo a Vela » spera che l'Ae.C.I. si ricordi di rinnovare ed estendere gli inviti agli stranieri, fosse solo per non perdere così validi collaboratori.

XVI° Briefing delle Due Torri

Aprè i lavori Sandro Serra che ricorda gli amici volovelisti recentemente scomparsi: Aldo Tranchida, Francesco Moretti e Leonardo Cerruti. Sollecita poi l'applauso per i Campioni nazionali: Nino Perotti per la Standard e Adele Orsi per la Libera, quest'ultima anche per aver dato all'Italia il primo record mondiale.

Dopo una breve panoramica sulla situazione del volo a vela nazionale, Sandro Serra invita i volovelisti a voler meditare sul fatto che con il prossimo anno scadono tutte le cariche ed è opportuno pensare in tempo al rinnovo delle persone ed allo studio di una politica che dia maggior impulso al volo a vela.

Gli interventi sono aperti da Cibic che, richiamandosi all'incontro avuto con gli amici torinesi, illustra il problema del « netto-variometro ». Gli fanno seguito diversi altri interventi tra i quali Leonardo Brigliadori e Nino Perotti.

Ricordo a chi di dovere le molte promesse fatte di inviare traduzioni e articoli su questo argomento.

Segue il sempre applaudito Plinio Rovesti per illustrare la collaborazione con i piloti circa l'analisi delle situazioni meteo incontrate nel corso delle gare di Rieti. L'iniziativa ha avuto grande successo (verrà pubblicata integralmente su VOLO A VELA) ed ha permesso di chiarire alcuni fenomeni che nel passato non venivano sufficientemente evidenziati. A domanda di Walter Vergani, Rovesti conferma di essere già al lavoro per eseguire un approfondito studio che dovrebbe trovare conferma nel prossimo Campionato nazionale.

Sandro Serra — nella veste di Presidente della Commissione Consultiva — informa circa il premio speciale concesso per l'acquisto di velivoli trainatori. L'argomento è oggetto di un ampio dibattito in quanto riveste estrema importanza stante l'attuale situazione dei velivoli Stinson L.5. I rappresentanti dei vari Clubs esprimono le proprie opinioni legate anche alle caratteristiche dei diversi campi di volo e alle nuove esperienze maturate con tipi di trainatori più recenti.

Emilio Tessera Chiesa porta i saluti del Presidente e dei volovelisti torinesi ed affronta subito lo spinoso problema degli istruttori di volo a vela, preoccupato dal fatto che Torino ha dovuto chiudere le iscrizioni alla scuola in quanto non ha l'istruttore. È evidente che senza quadri il volo a vela non può progredire ed è quindi ora di fare qualcosa di concreto. In attesa di fare gli istruttori in Italia si dovrebbe poter ricorrere a scuole specializzate straniere.

Ne segue un'ampia disamina della situazione e vengono posti i problemi relativi all'istruttore aggiunto, all'obbligo dell'istruttore di trainare gli allievi, all'impossibilità di iscrivere nel disciplinare istruttori stranieri anche se ciò contrasta con le norme comunitarie. L'argomento è concluso da Rovesti il quale assicura che il Centro è senz'altro in grado di effettuare corsi per istruttori, i Clubs interessati devono però preoccuparsi di offrire condizioni economiche adeguate a questa attività professionale.

Piero Morelli informa circa gli argomenti discussi nell'ultima riunione della CIVV. La decisione più importante riguarda la classe Standard per la quale erano richieste modifiche e l'eventuale creazione di una terza classe di alianti. È preclusa la tesi di non cambiare una formula prima che questa non abbia avuto un valido collaudo, cosa che avverrà per i prossimi mondiali in Australia. Pertanto l'attuale Codice FAI rimarrà invariato fino a tutto il 31-12-77. Per i problemi del traffico aereo connessi con il volo a vela è stata insediata l'apposita Commissione; l'Ae.C. d'Italia non ha nominato nessun rappresentante italiano. Segnala inoltre un grave incidente avvenuto in ottobre al confine tra l'Austria e la Cecoslovacchia: un motoalante ed un aeroplano leggero austriaci hanno inavvertitamente superato la frontiera con la Cecoslovacchia. Si sono levati in volo dei caccia cecoslovacchi e i primi sono stati abbattuti: quattro morti. La CIVV ha preso posizione per questo dolorosissimo incidente.

A titolo informativo è stato presentato il metodo utilizzato a Rieti per l'identificazione dei punti di virata, metodo che rappresenta un ulteriore progresso rispetto a quelli già in uso.

Accenna infine alla proposta di dare un diploma a quei piloti che hanno superato i mille chilometri in un volo con aliante, che fino ad oggi sono 27. È stata scartata l'idea del diploma e l'orientamento è quello di variare l'insegna cambiando i colori o del fondo o dei gabbiani del distintivo oppure di aggiungere ai diamanti eventuali uno smeraldo.

Una lunga ma non registrata discussione si svolge con diversi interventi circa l'impiego del flap-freno, la tecnica impiegata dai costruttori dell'LS.2, la sua manovrabilità e gli indubbi vantaggi che si possono ottenere e conseguentemente le tendenze future dei progettisti e dei costruttori.

La seconda parte riprende con Serra il quale riferisce quanto comunicatogli da Ferro Piludu che è dovuto partire.

Ferro dice che hanno fatto uno studio a Roma volando intensamente con tre alianti e stanno facendo una ricerca per conoscere l'impiego più razionale di questi. A questo scopo occorre che tutti i Clubs collaborino fornendo i dati necessari alla ricerca. Ciò permetterebbe inoltre di formulare più precise richieste all'Ae.C. d'Italia. Richieste che debbono essere quantificate per evitare inutili malintesi e paure negli organi preposti.

In argomento intervengono Guglielmo Giusti, Leonardo Briigliadori, Emilio Tessa Chiesa, Piero Morelli ed altri convenendo sulla necessità di una riunione tra i rappresentanti dei vari Clubs per coordinare la raccolta e l'esposizione dei dati necessari all'indagine.

È la volta dello scrivente che ricorda agli intervenuti alcuni argomenti che potrebbero diventare d'attualità se venisse posto in questi un più sollecito interessamento.

Questi sono:

Classe Club e Campionati nazionali. A Rieti è stato distribuito ai rappresentanti dei maggiori centri volovelistici un questionario circa l'eventuale creazione della classe Club in sostituzione della Lega Due riconoscendo a questa nuova classe il titolo di Campione italiano che attualmente non

viene riconosciuto alla Lega Due. Nulla in proposito è pervenuto alla redazione di « Volo a Vela ».

Medagliere di VOLO A VELA. Vengono sollecitati i Clubs a realizzare nel loro ambito il medagliere suggerito da tempo e di inviarlo alla rivista affinché vengano resi noti i risultati raggiunti. Risultati che devono rappresentare altrettanti traguardi da superare.

Tabellone dei records mondiali. Lo scrivente invita i presenti ad esporre il loro punto di vista sull'opportunità o meno di affidare a Piero Morelli l'incarico di proporre in sede CIVV un riesame del tabellone dei records mondiali. Ciò in quanto l'evoluzione del volo a vela mondiale è stata tale che alcuni records hanno perso gran parte del loro primitivo significato. Sarebbe pertanto auspicabile una revisione orientata nel senso di eliminare alcune categorie a vantaggio dell'introduzione dei records per la benemerita classe Standard. Sandro Serra riprende con l'argomento riguardante il Regolamento del nostro Campionato nazionale ed in proposito intervengono Galli, Rovesti, Morelli, Giusti, Vergani ed altri piloti. In linea di massima il Regolamento, salvo modifiche di modesta entità, è ritenuto valido. Serra invita comunque i piloti a voler inviare suggerimenti scritti per eventuali cambiamenti che potranno decorrere con il 1975.

Il Briefing si chiude con l'argomento « piloni ». Molti e validi gli interventi che si susseguono però senza possibilità di una buona registrazione. L'argomento è chiuso — ed anche questo 16.mo Briefing — da Piero Morelli il quale auspica che il sistema venga adottato anche in futuro apportando le variazioni suggerite dall'esperienza e precisamente: a) tassative ed uniformi le installazioni a bordo delle macchine; b) attenuazione delle penalità; c) considerare il PF come pilone ed il PV come punto di controllo.

R. S.

notiziario

Anche il Servizio Meteorologico dell'A.M. collaborerà allo studio della previsione dei fronti di brezza marittima

Il Generale G. Cena, noto meteorologo italiano attualmente Capo del Servizio Meteorologico dell'Aeronautica Militare, interessato da Plinio Rovesti in ordine alla previsione dei fronti di brezza marittima, con la cortesia e la cordialità di sempre, ha assicurato la collaborazione del Servizio Meteo allo scopo di facilitare tale previsione, particolarmente in vista dei prossimi Campionati Italiani di Volo a Vela, che si svolgeranno nella prima quindicina di agosto a Rieti.

A tal fine il Servizio Meteorologico dell'A.M. fornirà al C.N.V.V. le dettagliate carte d'analisi al suolo del 13 agosto 1973, relative alle regioni dell'Italia Centrale, Centro-Settentrionale e Meridionale, dove, durante lo svolgimento della gara di distanza entro area prescritta, i fenomeni di brezza marittima hanno giocato un ruolo importantissimo, favorendo il raggiungimento di risultati eccezionali.

Tale materiale d'analisi permetterà di completare lo studio meteorologico di gruppo intrapreso lo scorso anno, sotto la guida di Rovesti, dai volovelisti che hanno partecipato alla « gara meteo » durante lo

svolgimento del XIII Campionato Italiano. Il Generale Cena ha inoltre assicurato che il Servizio Meteorologico dell'A.M. metterà quanto prima a disposizione del C.N.V.V. un congruo numero di modelli dell'emagramma americano recentemente adottato anche in Italia per l'esame dello stato termodinamico dell'atmosfera. In tal modo, durante i Campionati, anche i volovelisti italiani avranno la possibilità di esercitarsi sull'impiego e sull'interpretazione del nuovo diagramma ormai adottato in tutto il mondo.

Plinio Rovesti ha colto l'occasione del suo cordiale incontro con il Gen. Cena per esprimergli il vivo ringraziamento dei volovelisti italiani per la validissima e preziosa assistenza meteo che il Servizio dell'Aeronautica Militare presta da anni ai nostri centri di volo a vela.

Notizie dai costruttori tedeschi di motoalianti

SPORTAVIA RF5 B

Questa versione ingrandita e migliorata dell'RF 5 presenta notevoli modifiche e miglioramenti apportati secondo i suggerimenti degli utilizzatori.

Riscaldamento: Un nuovo circuito permette all'aria fresca di essere sufficientemente riscaldata e introdotta in cabina assicurando un'ottima temperatura al pilota anche col tempo più rigido.

Rumore: Un nuovo rivestimento isolante ha permesso di ridurre considerevolmente il rumore del resto già a livello accettabile. All'interno è possibile parlare senza l'interfono.

Ventilazione interna: È stata aggiunta una ventilazione regolabile più razionale in modo da consentire al pilota tutta la disponibilità d'aria fresca desiderata.

Freno sulla ruota: Esiste ora la possibilità di applicare un freno a disco sulla ruota per poter ridurre efficacemente la corsa di rullaggio.

SCHEIBE FLUGZEUGBAU

Oltre 500 Falke sono stati costruiti a tutt'oggi. Le versioni più recenti sono:

Falke SF 25C

Dotato del motore Sportavia-Limbach 1700EA di 60 hp., questo motoalante costituisce il logico sviluppo della precedente versione.

Il motore è certificato per 600 ore e presto tale limite sarà portato a 800.

Tandem-Falke

Si tratta della versione con posti in tandem del Falke ed è entrato in produzione ormai da oltre un anno.

Porta lo stesso motore del Falke C su cui è montata un'elica Hoffman a due posizioni.

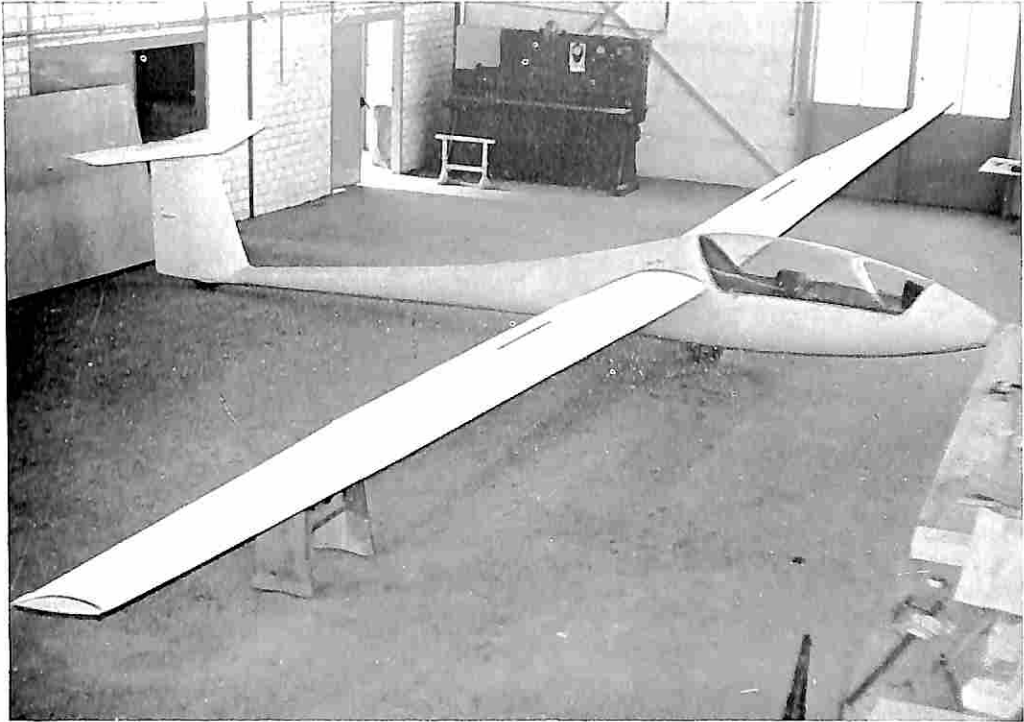
Se non si superano i 3200 RPM che corrispondono a 160 km/h in volo livellato, il rumore del motore risulta molto contenuto.

Rettifica

L'Informatore Sportivo n. 1 dell'Ae.C.I. del 13 marzo 1974 indica come Campione Italiano classe Standard il Sig. Roberto Monti dell'Ae.C. Volovelistico Alta Lombardia.

Si tratta evidentemente di un errore in quanto Roberto Monti ha gareggiato in classe Libera ed il vincitore della Standard è stato Nino Perotti dell'Ae.C. Torino.

Janus: « Standard biposto »?



O « Biposto Standard »? Ecco la foto del prototipo che ha già volato. Apertura 18 m., flaps, ruota fissa e ruotino anteriore retrattile, $E = 1 : 38$. A presto notizie più dettagliate.

A Calciate sono in vendita:

M. 100 S
Caproni A3
CVV8 RIO

Telefonare al 0332/233394

Riunione FAI-CIVV

Parigi, 14 e 15 marzo 1974

1) *Verbale riunione precedente*: approvato.

2) *Elezione Presidente, Vice-Presidente e Segretario* (Bureau):

Presidente: Gehriger è riconfermato Presidente per acclamazione. Egli annuncia, tuttavia, il suo intendimento di ritirarsi dalla Presidenza nel 1976, cioè al compimento del 16° anno di Presidenza ininterrotta.

Vice-Presidenti: A. Welch, Gran Bretagna) e P. Morelli (Italia): riconfermati per acclamazione.

La votazione, a scrutinio segreto, per la sostituzione di Seff Kunz (Germania Fed.), deceduto, e di B. Jancelewicz (Polonia), che è stato sostituito come delegato del suo Aero Club, portano all'elezione di: W. Ivans (U.S.A.)

P. de la Martinière (Francia).

Segretario: In sostituzione di W. Grandjean (Belgio), dimissionario, viene designato per acclamazione H. Schwing (Olanda).

3) *Relazione sui mondiali 1974 (Australia)*:

Il delegato australiano W. Wallington presenta e illustra la relazione di cui si acclude copia (All. 2). Egli cita inoltre alcune voci rilevanti delle spese vive sostenute (in cui pertanto non sono incluse le prestazioni offerte dall'Aeronautica Militare, dalle aerolinee Qantas e da numerose Ditte private) e che sono qui di seguito riportate (1 \$A corrisponde a circa Lit. 1000):

Alimentazione:	\$A 25.000
Traini aerei:	10.000 (noleggio + benzina)
Roulottes:	4.000 (noleggio)
Amministrazione:	5.000 (inclusa una persona a pieno tempo)
Impianti irrigazione:	10.000

L'ammontare complessivo della spesa viva è stato di circa \$A 130.000. Il bilancio si è chiuso con un deficit di soli circa \$A

5.000, che peraltro la GFA (Gliding Federation of Australia) confida di farsi coprire dal Governo Federale con un contributo supplementare, in considerazione dell'apporto al turismo e all'economia in genere degli oltre 1000 stranieri convenuti in Australia per un periodo medio di 30 giorni.

La CIVV ha espresso un plauso agli organizzatori per l'ammirevole lavoro compiuto, che fa probabilmente dei Mondiali 1974 l'edizione di maggiore successo fra quante hanno avuto luogo finora.

4) *Notizie preliminari sui Mondiali 1976 (Finlandia)*:

Si svolgeranno sull'aeroporto di Rayskala, circa 80 km a Nord di Helsinki dal 5 al 27 giugno 1976.

Il delegato finlandese J. Kaskia presenta il foglio informativo di cui si acclude copia (All. 3).

Il numero massimo di alianti ammissibili è stato fissato in 80. Saranno probabilmente disponibili alcuni Pik-20 a noleggio.

5) *Medaglia Lilienthal 1974*:

Sono state presentate 4 candidature (All. 4): A. Welch (Gran Bretagna), R. Hersen (Francia), D. Georgeson (Nuova Zelanda), J. Gorokhova (U.R.S.S.).

La delegazione francese ritira la candidatura di Hersen, desiderando non contrapporla a quella della Signora Welch. La votazione, a scrutinio segreto, porta alla designazione quasi unanime di Ann WELCH.

6) *Nuova edizione del codice FAI, Sezione 3*:

In vista della nuova edizione che dovrà apparire con la data del 1° gennaio 1975, presentano proposte di modifica A. Welch (GB) e F. Weinholz (D). Se ne allegano fotocopie (All. 5 e 6).

Si decide che eventuali ulteriori proposte debbano essere presentate entro il prossimo agosto, affinché la CIVV possa deliberare nella prossima riunione di ottobre.

7) *Data e luogo prossima riunione*:

3 e 4 ottobre 1974 a Parigi.

SB 10, 29 mt.

di Edgardo Ciani

Perché 29 mt.? Per far qualcosa di meglio dell' SB 9 (solo 22 mt.). È chiaro che se, a un qualsiasi aliante, metto una fusoliera più piccola (= meno resistenza), quell' aliante va meglio; e se non posso ridurre la fusoliera (perché non ci starebbe il pilota), posso ottenere lo stesso risultato ingrandendo l' ala. Inoltre se ingrandisco l' ala aumentando l' apertura (e non la corda), il vortice all' estremità alare resterà uguale a prima in valore assoluto e quindi sarà minore in proporzione all' ala ingrandita (minor resistenza indotta).

Ecco il ragionamento dell' Akaflieg di Braunschweig che ha preso le semiali dell' SB 9 più un pezzo centrale di 7 mt. per fare 29 mt. Questo ragionamento lo si può esporre anche in modo più nobile, con espressioni matematiche ecc.; ciò è molto conveniente al fine di ottenere i soldi per fare l' aliante.

En passant: visto che, per centrare in monoposto una simile belva, è necessario spostare in avanti il pilota, avanza spazio: tanto vale farlo biposto. Quanto ai profili, ancora i Wotmann di 10 anni fa: non c' è di meglio.

Finita l' aerodinamica, costruiamolo. Ovviamente è bene che le estremità alari non tocchino per terra: quindi il pezzo centrale in fibre di carbonio perché più rigide della fibra di vetro. Forse bastava usare un volgare longherone di duralluminio, magari a cassone; il vantaggio maggiore delle fibre di carbonio deve essere l' interesse scientifico (agitando il quale avere i soldi per farlo), però si ottiene anche un modesto risparmio di peso. Quanto al sistema usato, è esattamente quello utilizzato per le fibre di vetro; stesse resine. Infatti anche nelle mie prove non trovo differenze.

Il risultato tecnico è certamente interes-

sante: è molto probabile che sia il miglior aliante costruito sin' ora.

Certo che seguendo questa via si arriverà alla Endoesung: l' aliante che alle 7 di sera fa l' ultima ascendenza a 2000 mt., e poi passa la notte planando sino ad agganciare la prima termica del giorno dopo le ore 10: per il che basta una V_y di 0.02 m/sec. Ovviamente ci vorranno cuccette, cucine ecc.; cosa perfettamente possibile perché l' apertura alare sarà di poche centinaia di metri. Verò è che anche questo dovrà atterrare quando viene l' inverno.

Parlando sul serio è caratteristico il trend del volo a vela: sempre più grande. Fatto è che è cosa utile: è verissimo che più grande vuol dire volo più lungo; è logico quindi che si facciano e si trovino acquirenti. D' altra parte è anche vero che ora si potrebbe fare macchine da 10 mt. che vadano come un 15 mt. del 1950, con le quali sarebbe possibile divertirsi ampiamente. Ma la tendenza non è questa e poi i prezzi non potrebbero forse essere molto interessanti.

In conclusione quello che è da ammirare veramente è questa esistenza, in Germania, di Akaflieg che riescono a fare prototipi fulminanti su per giù da prima di quando sono nato io: è un fenomeno umano molto più interessante e misterioso degli stessi prototipi.

Al traguardo di arrivo ancora 500 mt.!!!

*Il mio record sui 100 Km in triangolo
di Klaus Hlighaus*

Per la verità ero andato con la mia famiglia a Samaden per trascorrere due settimane di ferie, lontano da qualsiasi campionato. Il tempo però andava migliorando di giorno in giorno con basi tipiche locali a 4000 mt. e persino a 4500 mt. ed il 13 agosto, non resistendo, montai il mio Nimbus 2 (XX) riempiendolo con 100 lt. d'acqua per provare un triangolo di 100 Km.

Le condizioni mi sembravano quelle di Marfa: posto di partenza alto, basi elevate e forti salite.

Come punti di virata scelsi la stazione di Pischahorn (vicino a Dvos) e Tschierm am Ofenpass.

Quel giorno percorsi in volo quattro volte quel circuito e la velocità risultò sempre compresa « solamente » tra i 135 e i 145 Km/h.

Il triangolo con questi tre punti non consentiva velocità superiori poiché mi imponeva di rimanere troppo tempo nelle termiche, a causa delle montagne troppo alte, lasciandomi poco tempo e spazio per le planate in volo delfinato. Alle 16 atterrai.

Occorreva trovare un triangolo nel quale il volo potesse svolgersi per lunghi tratti senza spiralarne, sfruttando il volo lungo i costoni portanti.

Il 14 agosto fissai quindi il primo pilone a nord dell'Ofenpass (Foss am Pizz Plavna) nella speranza che nel primo pomeriggio con l'insolazione da sud-ovest, i costoni esposti a Ovest potessero essere facilmente sfruttati.

Il secondo punto di virata doveva essere piazzato in modo che l'altrettanto ben delineato costone di Livigno potesse essere interamente sfruttato. Rimaneva comunque un interrogativo ossia se le condizioni meteo sul lato Sud delle Alpi, a sud-ovest del Berninpass, non fossero degenerare. Infatti le « belle nubi italiane » con basi a 2500 mt. già presentavano alti sviluppi verticali. Contro questo rischio rimaneva solo il lago Negro.

A causa di questi dubbi caricai solo 50 lt. d'acqua.

Al escondo volo, verso le 14, vidi che le cose potevano andare bene. Raggiunsi 2700 mt. spostandomi subito sul Piz Mezzaun dove, in rotta a 180 all'ora, salii fino a 2850 mt. Senza discendenze, ma anche senza grosse ascendenze, riuscii a sfruttare i costoni fino all'Ofenpass che raggiunsi a 3000 mt. (12 minuti di volo), come previsto e quindi, sempre senza scendere, mi portai sui costoni di Livigno.

Da qui raggiunsi il Piz Filone alla stessa quota (65 Km. senza discendenze!), dove un « 4 mt./sec. » in 4 minuti e mezzo mi portò fino a 4000 mt.: 27 minuti di volo, 4000 mt. e ancora 35 Km. da percorrere. In quel momento però le « belle nubi italiane » coprivano il punto di virata.

Nella speranza che, dalla verticale, il pilone fosse libero, mi misi in rotta e, dopo due o tre lunghi minuti, scorsi il lago Negro sotto di me, per metà coperto da spesse nubi, ma sufficientemente riconoscibile. Scattai velocemente le foto necessarie mettendomi quindi in rotta per Samaden.

Pioggie violente e grandinate e, più avanti, una incredibile turbolenza mi hanno reso impossibile sfruttare bene le alte velocità durante questa fase del volo. Sorvolai il traguardo a 550 mt. di quota sul campo e i commissari e mia moglie mi avvistarono solo negli ultimi secondi poiché mi aspettavano molto più in basso sull'orizzonte.

Dopo l'atterraggio grandi feste; infatti dopo 25 anni un nuovo record mondiale veniva battuto a Samaden. Allora veniva stabilito il primo record sul triangolo di 100 Km. a 70 Km/h dallo svizzero Maurer; oggi ne è risultata una media di 158,2 Km/h che, dopo l'accurata analisi per l'omologazione ufficiale, salirà a 159,2 Km/h. Chissà cosa riusciremo a fare nei prossimi 25 anni?!!

(traduzione da « Der Adler » a cura di U. Bertoli)

Volo a vela in Messico

Il Messico ha una forma pressoché triangolare. Il lato nord confina con gli Stati Uniti, mentre gli altri due sono fiancheggiati dalle catene montuose della Sierra Madre Occidentale verso il Pacifico e dalla Sierra Madre Orientale verso l'Atlantico; appendici quest'ultime delle Montagne Rocciose che scendono dagli Stati Uniti. Nel centro di questo triangolo c'è un altipiano che scende da sud di Marfa (Texas, sede dei mondiali 1970) fino a San Louis Potosi. Lungo il 18° parallelo c'è una fascia terrestre con molti vulcani posti in direzione Est-Ovest. Il più alto raggiunge i 5700 metri. Nel sud c'è invece una lussureggiante foresta tropicale. Mexico City è situata su un altipiano a 2300 metri d'altezza.

In Messico vi sono quattro Centri di volo a vela. Uno è, quello di Monterrey, nella pianura costiera ai piedi della catena orientale. Il primo aliante vi arrivò nel 1966. Verso la metà del 1974 ci saranno un Calif A-21, due Libelle St., un Kestrel 19 ed un Blanik.

Questo gruppo non ha ancora una vera e propria struttura di Club, essendo tutti gli alianti privati, benché si stia pensando di socializzare il Blanik.

Un altro gruppo gravita su Mexicali, che è a sud di San Diego (sul confine tra il Nord Ovest degli Stati Uniti ed il Messico). Questo cominciò la sua attività durante i due anni scorsi con l'afflusso di parecchi piloti americani.

Un terzo Club svolge la sua attività nella città di Puebla, che è a 120 km. al Sud-Est di Città del Messico, sotto la presidenza di Rafael Taboado. Il Club ha un Ka-2, un Ka-6, un Blanik, un SF-27 e conta sette membri attivi. Puebla è una vecchissima città vicino alle montagne.

Il Club più vecchio è quello di Città del

Messico, fondato circa 12 anni or sono da un gruppo di piloti tedeschi. Dopo molte difficoltà, fra cui diverse peregrinazioni, il club si è stabilito nella città di Toluca, un'ora da Città del Messico, ad un'altezza sul livello del mare di 800 metri. Esso possiede ora quattro biposti scuola e cinque monoposti, che vengono trainati da Piper 180 HP.

Da questo campo si può volare un triangolo di 100 km. il cui primo vertice è un vulcano alto 1500 metri.

Il volo a vela è normalmente fatto sull'altipiano, dove ci sono condizioni per tutto l'anno, con il periodo peggiore in estate a causa dell'alta umidità e di cumuli congesti. Sull'altipiano secco a Sud di Marfa sono stati fatti finora pochi voli ma tutti eccellenti. Le condizioni sono magnifiche ma difficili i recuperi, con poche possibilità di contatti radio e praticamente senza telefono. Atterrare fuori campo significa lasciare l'aliante in custodia a qualcuno, se si può trovare, e tornare alla base a piedi. Il primo volo di distanza superiore ai 100 km. fatto in Messico fu realizzato solo due anni or sono. Da allora simili voli fino a 310 km. sono stati fatti seppure con alianti di basse caratteristiche. Nel primo volo fatto sopra il deserto dell'altipiano da Michel Kun nel 1972, il contatto radio fu perso volando sopra una città e Michel atterrò a 230 km. da lì, in ciò che era la piazza centrale di un piccolo borgo nel deserto. Poiché doveva tornare indietro con l'autobus per prendere auto, carrello e squadra, Michel chiese se qualcuno si fosse offerto per sorvegliare l'aliante. La gente era veramente cordiale, si ricordava che un aeroplano atterrò nella zona nel 1932. Così si corse a chiamare un vecchio di nome Don Jesus.

Il mattino, quando il pilota e la squadra

arrivarono, trovarono il vecchio seduto su un mucchio di sassi, la sua coperta sulla cappottina ed il vaso da notte lì vicino. Per mancia si riuscì a dargli circa 2000 lire. Un'altra volta Weiss, di Puebla, atterrò durante una festa religiosa, quando la popolazione locale aveva già consumato una buona quantità di tequila e birra. Weiss, svizzero con la barba, trovò diverse persone in ginocchio che si dicevano: « Dio è atterrato ». Pensavano che l'aliante fosse una croce discesa dal cielo.

In un'altra occasione egli atterrò in un piccolo paese e trovò lo sceriffo di ottimo umore, probabilmente iniettato dalla tequila. Lo sceriffo, convinto che l'aliante provenisse in volo da un paese straniero, lo imprigionò sull'istante. Toccò al Governa-

toro dello Stato di Puebla liberare Michel, che fra le sue fotografie ha anche quella che raffigura due indiani delle alte terre con le teste ficcate nell'aliante. Essi erano certo che l'uomo bianco avesse loro mentito giacché sapevano per certo che gli aeroplani hanno tutti un motore.

Per volare in Messico, scrivere a Roberto Sada, al suo indirizzo: Alamas 130, col. Santaengeacia, Monterrey NL, Mexico.

Michel Kun

(dal «Championships Bulletin», Waikerie, a cura di Walter Vergani)

Un grande

concorso

fotografico ?

Leggete il prossimo numero !

STINSON L.5: vite vissute

La Sezione Sperimentale Volo a Vela diretta da Felice Gonalba ci ha inviato la corrispondenza che qui di seguito riportiamo per una più ampia informazione dei nostri lettori.

Lettera dell'Aero Club d'Italia

Roma, 6 febbraio 1974

Oggetto: Cessione a pagamento di velivoli di tipo vario di proprietà dell'A.M. Velivolo L.5 M.M.-52958 I-AEEI

Al Signor Presidente
dell'Aero Club di
Aeroporto Regionale « G. Gex »
11100 - A O S T A

Come è noto a codesta Presidenza il Ministero Difesa Aeronautica con foglio AD4/514/3/6115/F15-4/42 del 29 settembre 1969, allo scopo di regolarizzare la cessione definitiva dei velivoli radiati dall'A.M. e ceduti in uso agli Aero Club federati si dichiarò disposto a vendere ad un prezzo simbolico tali velivoli.

L'Aero Club d'Italia interessò in merito tutti gli Aero Clubs locali i quali fecero pervenire le proprie adesioni per l'acquisto trasmettendo nel contempo la somma che il M.D.A. aveva stabilito per ciascun velivolo.

Lo scrivente provvedeva quindi ad inviare agli Organi competenti i documenti necessari per la stipula definitiva del contratto di vendita con il prefato Dicastero tra cui una quietanza della Tesoreria dello Stato attestante l'avvenuta costituzione del deposito cauzionale. Tali atti nonché la firma del contratto venivano regolarmente definiti nel gennaio 1971.

Con foglio n. AD4/618/4963 del 18-10-1972 il Ministero Difesa-Aeronautica comunicava che la Corte dei Conti aveva restituito non registrato il Decreto di approvazione del contratto in argomento, osservando che la legge n. 1103 del 3-12-1971 fa espresso divieto di procedere alla vendita di materiali F.U. mediante trattative private. In dipendenza di tale divieto il contratto non può produrre effetti giuridici tra le parti.

L'On.le Ministero Difesa-Aeronautica nel contempo comunicava che era stata intri-

presa un'azione presso la Corte dei Conti allo scopo di ottenere una interpretazione meno restrittiva della legge 1103.

L'Aero Club d'Italia da quella data si è più volte interessato al fine di definire tale contratto ma, a tutt'oggi alcuna comunicazione in senso positivo è pervenuta allo scrivente.

Per quanto sopraddetto ed in considerazione delle scarse probabilità che il contratto in argomento venga registrato dalla Corte dei Conti, si prega codesta Presidenza di voler comunicare, con il mezzo più rapido:

1°) Se intende riconsegnare il/i velivoli all'A.M.; in tal caso lo scrivente provvederà a restituire la somma che l'Aero Club a suo tempo ha versato.

2°) Se intende *trattenere solo in uso il/i velivoli*; anche in questo caso la somma a suo tempo versata verrà restituita. Tuttavia si ha il dovere di rappresentare che anche se l'A.M. decidesse di lasciare in uso gratuito ancora per qualche tempo i suddetti velivoli, il R.A.I. invece ha fatto presente che trattandosi di materiale vetusto ha deciso di non rinnovare alla scadenza il Certificato di Navigabilità, *salvo casi del tutto eccezionali*.

3°) È evidente che se le decisioni che verranno prese dalla S.V. sono quelle della restituzione all'A.M. del materiale mano a mano che lo stesso avrà raggiunto il L.O.F. si sconsiglia di affrontare spese rilevanti per continuare a mantenere in efficienza i suddetti velivoli, in considerazione anche che la flotta è stata in gran parte rinnovata con l'immissione di nuovi aerei e che continuano annualmente ad essere assegnati i contributi richiesti. Si prega di voler dare cortese, urgente riscontro circa le decisioni che verranno adottate.

Distinti saluti.

IL SEGRETARIO GENERALE
DELL'Ae.C.I.
(G. Donno)

Lettera della S.S.V.V.

Linate, 21 marzo 1974

Spett.le
REGISTRO AERONAUTICO
ITALIANO
Direzione Centrale
Via Del Tritone n. 169
00187 R O M A

e p.c. Spett.le
REGISTRO AERONAUTICO
ITALIANO
Direzione Territoriale
C.so Porta Romana n. 46
20122 M I L A N O

e p.c. Spett.le
AERO CLUB D'ITALIA
V.le M.llo Pilsudski n. 122
00160 R O M A

Oggetto: Velivolo Stinson L.5

Una recente circolare dell'Aero Club d'Italia agli Aero Clubs in merito alla cessione degli Stinson da parte dell'Aeronautica Militare dice tra l'altro:

« si ha il dovere di rappresentare che anche se l'A.M. decidesse di lasciare in uso gratuito ancora per qualche tempo i suddetti velivoli, il R.A.I. invece ha fatto presente che trattandosi di materiale vetusto ha deciso di non rinnovare alla scadenza il Certificato di Navigabilità, salvo casi del tutto eccezionali ».

Ora questa affermazione, che si attribuisce al R.A.I., ha sorpreso non poco noi ed Aero Clubs che impiegano per l'attività di traino alianti tale tipo di velivolo e si affidano a noi per la manutenzione degli stessi e diciamo anche ha sorpreso Funzionari e Direzioni Territoriali R.A.I. che sin qui abbiamo avuto modo d'interpellare al riguardo.

È evidente che se sussistessero dubbi, circa l'integrità delle cellule del velivolo in questione, non si sarebbe certamente giunti alla recente installazione di un motore di maggior potenza su uno Stinson L.5 ed alle prove di volo che hanno dimostrato che le prestazioni del medesimo velivolo

ne consentirebbe, con ampio margine, l'impiego come trainatore di alianti pesanti fino a 1000 kg. operando a pieno carico (1021 kg.) e da aeroporti a m. 1000 di quota s.l.m.

Sembra poi evidente, circa la vetustà del materiale, che il rinnovo del C.M. dovrebbe essere sempre regolarmente possibile salvo caso di deterioramento della cellula e non il contrario, si tratta del resto della prassi seguita su qualsiasi velivolo dato che il C.N. è un Certificato d'Idoneità Tecnica e non di anzianità di servizio.

Chiediamo quindi un preciso chiarimento da codesta Spett.le Direzione Centrale, perché se fondatezza vi fosse nella notizia, in coscienza, dovremo sconsigliare i ns. clienti ad assumere impegni finanziari di una certa consistenza per la revisione o la trasformazione degli Stinson da essi impiegati.

Segnaliamo infatti che visti i brillanti risultati ottenuti con l'applicazione di nuovo gruppo motorpropulsore Lycoming O-540, diversi Gruppi Volovelistici manifestano un comprensibile interesse per la trasformazione, visto anche che il mercato non offre nuovi velivoli che possano competere per prestazione e semplicità di manutenzione col vecchio Stinson.

Non volendo pensare ad altro, riteniamo che l'Aero Club d'Italia sia stato indotto a diramare una notizia di tale genere nell'intento di incoraggiare un ringiovanimento della flotta trainatori, ma a parer nostro sarebbe necessario non mescolare le cose e tenere ben separato quel che può essere un indirizzo politico da quel che è una realtà tecnica.

Si resta in attesa di un cortese e sollecito riscontro e ci è grata l'occasione per porgere deferenti ossequi.

S.S.V.V.
Gonalba Felice

Lettera del R.A.I.

Roma, 26 marzo 1974

S.S.V.V. (Sezione Sperimentale
Volo a Vela)
Viale delle Rimembranze, 22
20068 LINATE (Milano)

e p.c. AERO CLUB D'ITALIA
Viale M.ilo Pilsudski, 122
ROMA
ALLA DIREZIONE TERRITO-
RIALE DEL R.A.I.
MILANO
ALLA DIREZIONE TERRITO-
RIALE DEL R.A.I.
ROMA-FIUMICINO
ALLA DIREZIONE TERRITO-
RIALE DEL R.A.I.
TORINO
ALLA DIREZIONE TERRITO-
RIALE DEL R.A.I.
VENEZIA MESTRE

Oggetto: Velivolo Stinson L.5

Con riferimento al foglio del 21-3-1974 si precisa che l'affermazione riportata da codesta Ditta tra virgolette:

« il R.A.I. ha fatto presente che trattandosi di materiale vetusto ha deciso di non rinnovare alla scadenza il Certificato di Navigabilità, salvo casi del tutto eccezionali »

non corrisponde al vero.

Questa Direzione Centrale, organo competente in materia, non ha emesso alcuna disposizione del genere né per il modello L.5 né per altri.

Questo Istituto peraltro auspica che la flotta degli Aero Clubs possa essere rinnovata con l'acquisizione di aeromobili nuovi e con la graduale radiazione degli aeromobili vetusti. Si concorda perciò in pieno con quanto il 29-3-1973 espresso dal Presidente dell'Aero Club d'Italia: « Nel piano di ammodernamento della flotta occorre avere il coraggio di radiare i rimanenti velivoli vetusti, anche prima che intervenga il R.A.I. ».

Salvo eventuali casi singoli, sempre possibili in caso di accertato deterioramento

della cellula, nessun provvedimento di carattere generale è imminente.

Per quel che riguarda in particolare la trasformazione dell'aeromobile L.5 questa Direzione Centrale ha fornito con i fogli 109.438/T del 28-6-1973 e 110.759/T del 6-9-1973, che si uniscono in copia, il proprio parere all'Aero Club d'Italia.

Si è precisato, nell'ultimo foglio citato, che l'esame condotto sui velivoli prima della modifica e l'eventuale anticipo di operazioni di manutenzione dovrebbe anzi far escludere la successiva radiazione per vetustà.

Questa Direzione Centrale si è limitata a sconsigliare, ovviamente, la modifica su aeromobili in cattivo stato di conservazione.

IL DIRETTORE CENTRALE
(Prof. Ing. Giorgio Aldinio)

Roma, 28 giugno 1973

ALL'AERO CLUB D'ITALIA
Viale M.ilo Pilsudski, 122
ROMA

Oggetto: a/m Stinson L.5 - Modifica per installazione motore da 235 HP della SS.VV.

Si fa riferimento alle lettere n. 4/1719 di codesto A.D. d'Italia in data 10 febbraio corrente anno.

La modifica di cui all'oggetto consiste principalmente:

- 1 - Sostituzione del motore Lycoming 0-435 da 190 HP con motore Lycoming 0-510-B da 235 HP.
- 2 - Sostituzione castello motore con uno di nuova progettazione.
- 3 - Sostituzione dell'elica con una di nuovo tipo e disegno (Hoffmann HO 27 HH-22 o B116 in legno a passo fisso).
- 4 - Installazione di una pompa elettrica di alimentazione carburante di emer-

- genza.
- 5 - Nuovo impianto lubrificante (radiatore olio, tubazioni flessibili, sistema di drenaggio ecc.).
 - 6 - Modifiche all'impianto di alimentazione d'aria motore (carburatore, scambiatore di calore, filtro ecc.).
 - 7 - Installazione di flabelli ventrali per la regolazione dell'aria di raffreddamento, comandabili a terra e in volo.

La dimostrazione a mezzo di prove a terra ed in volo per la conformità alle norme applicabili FAR 23 è stata eseguita con esito favorevole e la modifica è stata approvata dal R.A.I. Al riguardo si allega copia dell'allegato alla Specifica di Navigabilità dell'a/m (Allegato 1).

L'aeromobile dell'A.C. d'Aosta è stato seguito nell'impiego e nell'anno trascorso dalla introduzione della modifica non ha dato luogo ad inconvenienti o malfunzionamenti, né a particolari problemi di manutenzione.

Per quanto riguarda il quesito relativo all'intervallo di revisione si fa presente che per gli aeromobili di cui trattasi, sia pre-modifica sia post-modifica, si applica il programma di manutenzione per piccoli aeromobili, di cui alla Circolare R.A.I. n. 7 del 31 luglio 1968, da integrare e modificare nelle parti che richiedano particolari requisiti come da note di impiego e manutenzione (Allegato 2) della S.S.V.V. Se il numero di ore dell'aeromobile è vicino agli intervalli orari stabiliti per le ispezioni più importanti (ad esempio operazioni D ed E ogni 500 e 1000 ore rispettivamente) si ritiene opportuno che venga anticipata l'ispezione prevista a breve scadenza all'atto dell'introduzione della modifica. Tale operazione dovrà essere condotta poi con particolare riferimento alle parti interessate dalla modifica (struttura fusoliera, attacchi, ecc.).

In conclusione si ritiene che la modifica in oggetto sia rispondente allo scopo sia sotto il profilo della costruzione sia sotto quello dell'impiego.

Per quanto riguarda il costo della sola modifica, escludendo il costo della progettazione e sperimentazioni del prototipo, da informazioni assunte presso l'A.C. di Aosta, si ritiene di poter valutare tale costo globale in L. 5-6 milioni esclusa la revisione

generale dell'aeromobile, il cui costo si aggira sui due milioni.

Il costo della modifica comprende 2-2,5 milioni per la parte installazione del gruppo motopropulsore (castello motore, elica, impianti accessori, ecc.) e tre milioni per il motore (se revisionato) o prezzo superiore se nuovo.

impinti, accessori, ecc.) e tre milioni per il motore (se revisionato) o prezzo superiore se nuovo.

Si resta a disposizione per qualsivoglia ulteriore informazione possa necessitare a codesto A.C. d'Italia.

IL DIRETTORE CENTRALE
(Prof. Ing. Giorgio Aldinio)

Roma, 6 settembre 1973

ALL'AERO CLUB D'ITALIA
Viale M.llo Pilsudski, 122
ROMA

Oggetto: a/m Stinson L.5 - Modifica per installazione motore da 235 HP della SS.VV.

Si dà riscontro al foglio 4°/8314 di codesto Aero Club d'Italia.

In relazione al quesito circa lo stato di vetustà l'esame che sarà condotto sui velivoli prima della modifica e l'eventuale anticipo di operazioni di manutenzione (vedi foglio 109.438/T del 28-6-1973) dovrebbero far escludere la successiva radiazione per vetustà.

Ovviamente la operazione di modifica è sconsigliata su aeromobili in cattivo stato di conservazione.

IL DIRETTORE CENTRALE
(Prof. Ing. Giorgio Aldinio)