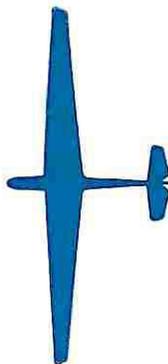
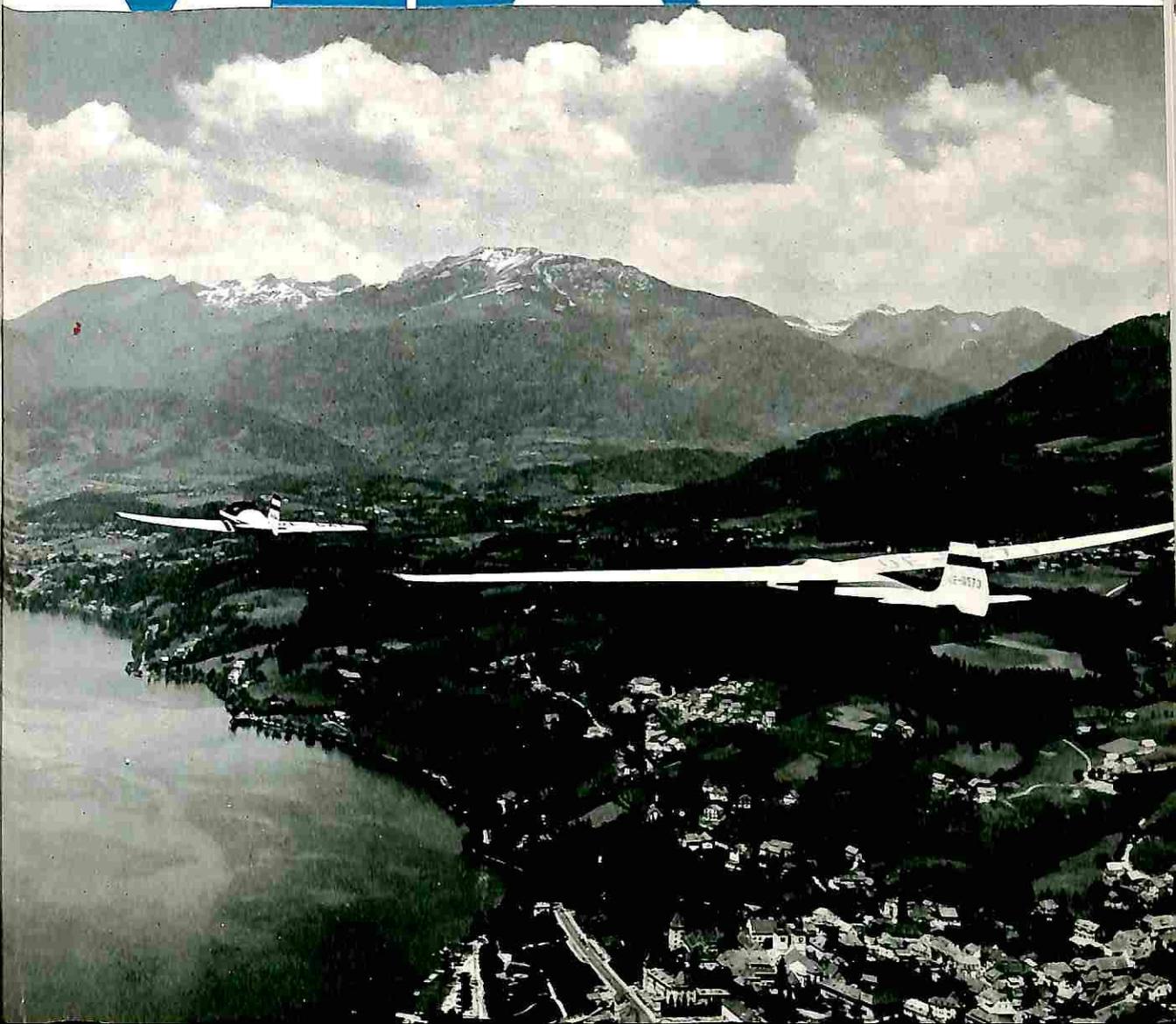


VOLO A VELA

PERIODICO DEI VOLOVELISTI ITALIANI N. 43



OTT. - DIC. 19



vendita in Italia degli alianti polacchi



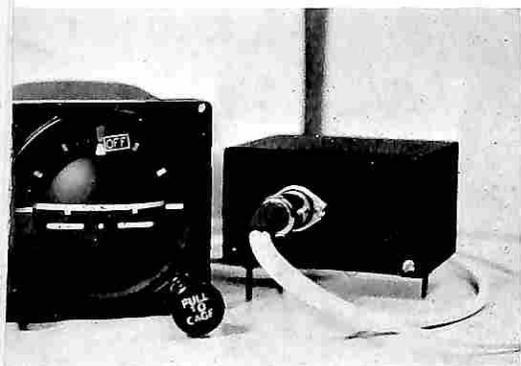
**FOKA - STANDARD
ZEFIR-2
MUCHA STANDARD
MUCHA-100-A
BOCIAN-1 D**

**strumenti di bordo
speciali per alianti
ed apparecchi leggeri**

**orizzonti artificiali ultra leggeri
per alianti e velivoli
alimentazione a transistor**

**consegne rapide degli alianti in Italia
o franco frontiera svizzera,
con o senza strumenti.**

**dépliant e prezzi saranno consegnati
su semplice richiesta dalla Ditta:**



PALMA - MATÉRIEL AÉRONAUTIQUE S. A.

VOLO A VELA



Periodico dei Volovelisti Italiani
N. 43 - Ottobre-Dicembre 1963
a cura del

CENTRO STUDI DEL VOLO
A VELA ALPINO

Varese - Viale S. Antonio, 61

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

Una copia:	Italia	L. 500
	Estero	L. 700

Spedizione in abbonamento
postale Gruppo IV

sommario

- 1 Amici di «Volo a vela»!
- 2 875 Km: nuovo record mondiale di distanza libera battuto contemporaneamente da tre volovelisti tedeschi.
P.R.
- 5 Un bel triangolo di 152 Km sul percorso alpino: Calcinate-Bellinzona-Domodossola-Calcinate.
A. Orsi
- 6 Verso il massiccio del Rosa.
A. Orsi
- 9 L'Alitalia sconsiglierebbe ai suoi piloti il volo a vela... sport pericoloso.
Marco Ferrero
- 10 In onda ad Aosta.
Marco Ferrero
- 13 Valido intervento dell'On.le de' Cocci per la soluzione del problema relativo al trasporto degli alianti su strada.
- 14 Paul Bikle percorre 896 Km dagli Stati Uniti al Canada.
P.R.
- 16 Volo di andata e ritorno con meta prefissata Rieti-Monte Petrano-Rieti Km 247.
Sergio Nordio
- 18 Rieti: 12-13 agosto 1963. Raduno nazionale di volo a vela.
Ugo Goggi
- 22 Campionati nazionali nel mondo. Riccardo Kufferle
- 27 50 alianti al campionato nazionale Argentino che si svolgerà a Cordoba nel prossimo gennaio.
- 28 È sorto l'«Aer-Pegaso», una società di volovelisti.
- 30 Il Fauvel A.V.45 «Aero-Vollier».
Igino Goggi
- 32 Aliante EC 40 «Eventuale».
Edgardo Cianì
- 39 Presentato da Franz Ulbing a Calcinate il monoposto austriaco di alta performance «Mg-23-SL».
- 40 Il nuovo quindici metri standard della Slingsby.
- 41 Arruolamento specialisti nell'Aeronautica Militare.
- 42 La classifica del trofeo «San Pedrino» al 30 settembre.
- 44 Gruppo volo a vela - Vipiteno.
Luigi Larch
- 46 L'Accademia Aeronautica a Rieti.
Ugi
- 50 Campioni in vetrina... Fotocronache volovelistiche.
- 52 A proposito della «critica degli alianti italiani a Junin».
Alberto Morelli
- 54 Nelle cronache del volo a vela, meno giallo e più azzurro!
Plinio Rovesti
- 57 Nubi volovelistiche strane...
- 58 Serenata volovelistica.
Domingo Olarte
- 61 Alianti misteriosi...
- 62 Notiziario.

In copertina:

Il monoposto austriaco di alta performance «Mg-23-SL» in traino nella regione di Spittal-Drau.

Amici di «Volo a vela»!

Al termine del terzo anno della nostra gestione di «Volo a Vela», volgendoci a considerare il lavoro compiuto, pensiamo di aver fatto del nostro meglio per assolvere gli impegni assunti coi volovelisti italiani.

La Rivista, infatti, quando per ragioni di forza maggiore non ha potuto uscire puntualmente, è apparsa poi in numeri doppi o tripli; oppure, quando è stato possibile, per garantire la tempestività delle informazioni, «Volo a Vela» è uscita anche mensilmente, sia pure in formato ridotto.

Conoscendo, per antica esperienza, le difficoltà del nostro lavoro, non abbiamo mancato in questi anni di fare appello a tutti i volovelisti italiani.

Vi chiedemmo ripetutamente di esserci amici, di darci la vostra collaborazione redazionale, di farci della propaganda, di sostenerci coi vostri abbonamenti, di procurarci della pubblicità.

Ai nostri appelli, però, risposero ben pochi. Troppo pochi!

Va a quei pochi il nostro più vivo ringraziamento.

A tutti gli altri va, invece, rinnovato e pressante, il nostro invito a fare per il 1964 quello che non han fatto gli scorsi anni.

Dateci una mano nel lavoro redazionale, cioè notizie dei vostri Clubs, relazioni sui vostri voli, recensioni e studi, per render la Rivista sempre più varia e più viva.

Dateci un sostegno, cioè la vostra quota di abbonamento, la pubblicità della vostra azienda o di quella dei vostri amici, perché solo di questo può vivere «Volo a Vela», che non può contare su altri sostenitori che Voi.

Lascereτε cadere invano questo appello?

Non lo crediamo.

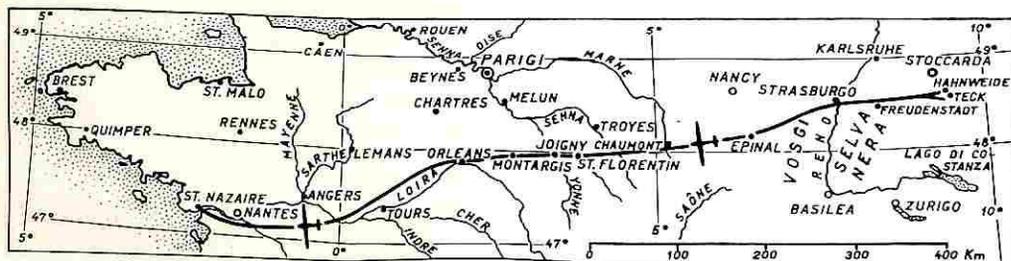
Perciò, mentre vi auguriamo, di tutto cuore, un Buon Natale ed un felice Anno Nuovo, con tranquilla fiducia vi diciamo: arrivederci tutti... agli sportelli degli Uffici Postali per rinnovare l'abbonamento a «Volo a Vela».

875 Km.

Nuovo record mondiale di distanza libera battuto contemporaneamente da tre volovelisti tedeschi

Il giorno 2 giugno 1963, tre volovelisti tedeschi, Karl Betzler, Rudi Lindner e Otto Schäuble, volarono da Stoccarda alla costa Atlantica Francese di St. Nazair, coprendo in linea retta la distanza di 875 Km e battendo il record mondiale di 861 Km stabilito da Johnson in America nell'agosto del 1951.

Siamo lieti di offrire ai nostri lettori un'ampia descrizione di questo memorabile volo, i cui dati sono stati ricavati in parte dalla stampa aeronautica internazionale ed in parte riferiti dai piloti tedeschi che hanno partecipato al Congresso degli Istruttori, organizzato dall'O.S. T.I.V. nello scorso settembre a Calcinate del Pesce.



La sera del 1° Giugno 1963 — vigilia di Pentecoste — il Servizio Meteorologico della Germania Federale annunciava una situazione meteorologica di grande interesse volovelistico. Una di quelle situazioni che non si presentano tanto frequentemente e che i piloti tedeschi... sognano tutte le primavere. Aria instabile, con notevoli venti da Est sino alla quota di 1.500 m, dalla Germania meridionale alle coste atlantiche della Francia (fig. 1).

Sembra che oltre 250 volovelisti tedeschi, in quella memorabile vigilia di Pentecoste abbiano accarezzato i più ambiziosi disegni che la storia del volo a vela germanico ricordi. Il giorno seguente, poi, favo-

riti dalla giornata festiva, i piloti affluirono numerosissimi ai Centri di volo a vela di Teck, Hornberg, Hahnweide, Klippeneck, Schwäbisch, Hall, Böblingen, Malmshheim e Karlsruhe, tutti ansiosi di sentire riconfermate le previsioni meteorologiche formulate la sera precedente dal Servizio Meteorologico Federale.

Il Centro Meteo di Stoccarda, forniva infatti il seguente bollettino:

« Dalla Germania meridionale alla Francia orientale, strato instabile con debole inversione termica a circa 3.000 metri. Da 3 a 5/8 di nubi convettive, con base di condensazione attorno a 1.800 m QNH, e, nel corso della mattinata, sviluppi verticali sino a 3.000 metri. Nel pomeriggio,

possibilità di formazioni temporalesche isolate, specie nelle regioni montuose.

Temperatura massima in pianura: 21 °C.
Zero termico a 2.400 metri.

Dal suolo a 1.500 metri, venti da Est, con intensità di 10 nodi in superficie, 20 nodi a 900 metri e 30 nodi a 1.500 metri. Sopra quest'ultima quota, graduale diminuzione dell'intensità del vento sino a 10 nodi.

Sulla Francia Centrale ed Occidentale, forte attività temporalesca per maggior sviluppo verticale dei Cumulonembi.

La situazione sinottica è ancora caratterizzata dall'Anticiclone centrale sul Mare del Nord e dalla Depressione sulla Biscaglia (fig. 2) ».

Primi a partire furono i volovelisti dei Centri attorno a Teck, Dettingen e Hahnweide.

Alle 9,30, infatti, un « Ka.6 » pilotato da Karl Betzler era già in volo. Il pilota aveva dato come meta prefissata Beynes, località a 20 Km ad Ovest di Parigi ed a ben 520 Km dal punto di partenza.

Alle ore 10,00 decollava dal campo di Hahnweide, a bordo del suo « Phoenix », il pilota Rudi Lindner, con meta prefissata a Bordeaux, subito seguito da Otto Schäuble, su « Ka6 », con meta prefissata a Tours (680 Km).

Altri numerosissimi piloti, sui più svariati tipi di alianti, decollarono prima di mezzogiorno dai centri di volo a vela citati all'inizio di questo articolo; tutti in direzione della Francia e con mete prefissate di 300... 500 Km.

Nonostante l'ottimismo dei bollettini meteorologici, le condizioni di veleggiamento incontrate dai volovelisti tedeschi nel corso di questi memorabili voli, non furono del tutto « fumanti ». Difficile fu, ad esempio, la traversata della regione montagnosa dei Vosgi, dove le condizioni termodinamiche furono povere durante tutta la mattina e dove lo stesso Schäuble si trovò a soli 150 metri dal suolo, e riuscì a riguadagnare faticosamente quota dopo un paziente andirivieni lungo i pendii montani.

Numerosi furono gli alianti costretti ad atterrare nelle vallate dei Vosgi, per le scarse condizioni di veleggiamento incontrate in quelle regioni. Ed anche dopo la faticosa traversata dei Vosgi la situazione meteorologica non migliorò gran che: de-

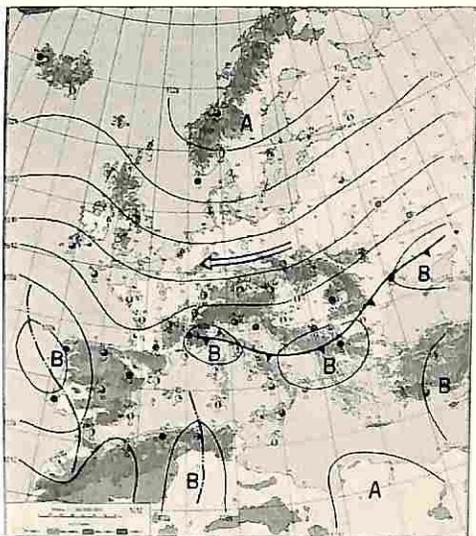
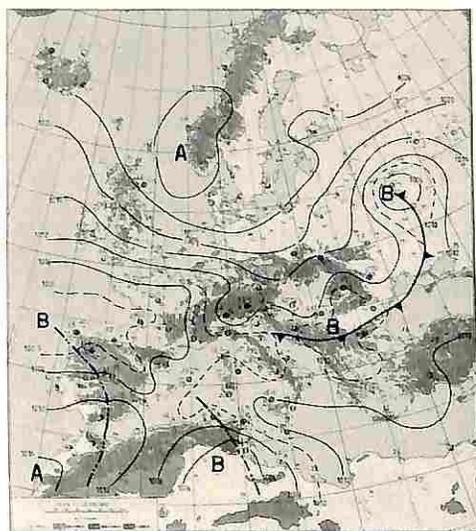


Fig. 1 - Situazione generale alle ore 19 del 1° Giugno 1963

bole attività termoconvettiva, sotto un cielo inesorabilmente azzurro...

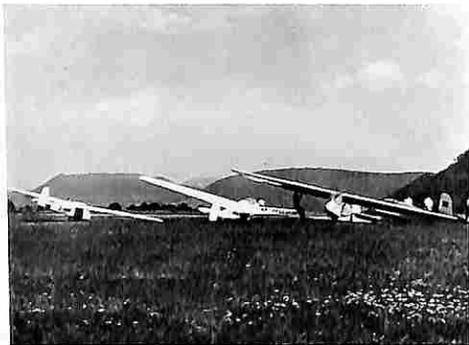
Oltre un centinaio di alianti erano però ancora in volo. E per molti di essi il veleggiamento continuò per più di tre ore, in faticose spirali nell'ambito di modeste termiche secche, che viaggiavano nel letto del vento verso la regione dell'Orleans. I più tenaci sorvolarono Epinal, St. Florentin, Joigny e Montargis, aiutati dal vento dell'Est, che soffiava con notevole

Fig. 2 - Situazione generale alle ore 7 del 2° Giugno 1963



intensità, permettendo velocità di crociera abbastanza elevate.

Anche lungo questo tratto del percorso non mancarono gli atterraggi in campagna. Quasi tutti gli alianti erano dotati di apparecchi ricetrasmittenti ed i piloti avevano così modo di ricevere non solo notizie dalle rispettive auto ricupero, che li seguivano da terra, ma anche di restare in contatto coi compagni ancora in volo e di scambiare con essi utili notizie sulle condizioni di veleggiamento lungo la rotta dell'Ovest.



Il Centro Volovelistico di Hornberg, dal quale sono partiti una ventina di alianti

Tra Joigny e Montargis apparirono le prime formazioni cumuliformi. Il numero degli alianti in volo andava però sempre più riducendosi. Verso le 17, risultavano in contatto radio solo quattro piloti: Betzler, Lindner, Schäuble e Röhm. Poco dopo le 17, quest'ultimo pilota, dopo aver comunicato di trovarsi a grande altezza (forse in nube), perse il contatto radio con gli altri compagni di volo e più tardi atterrò nella regione dell'Orleans. Restavano, pertanto, ancora in volo soltanto tre piloti, gli attuali detentori del record mondiale di distanza libera.

Verso le 17,30 Lindner comunicò, dalla quota di 3.000 metri, di vedere chiaramente una linea frontale segnata da uno schieramento di cumuli temporaleschi, che correva parallelamente al 47° parallelo Nord.

I tre piloti, dopo essersi scambiate notizie sulle rispettive posizioni, stabilirono di avvicinarsi alla linea frontale e di proseguire poi il volo assieme, seguendo la rotta parallela al fronte.

Il trio si incontrò ad una sessantina di chilometri ad Ovest di Orleans e, da que-

sto momento, Betzler, Lindner e Schäuble iniziarono, si può dire, il volo in formazione.

Le potenti correnti ascendenti, associate alle formazioni cumuliformi che segnavano la superficie frontale di discontinuità, permettevano ai tre valorosi volovelisti di procedere in linea retta, senza perdere quota, alla velocità di 150 Km/h.

Non ostante l'alta velocità di crociera — dichiararono poi i piloti — il territorio francese sembrava interminabile e l'Atlantico... irraggiungibile.

Intanto, lungo il fronte, la visibilità cominciava a farsi scarsa. Basse formazioni di fracto-strati occultavano spesso la visione del suolo.

Di mano in mano che gli alianti si avvicinavano alla costa atlantica, l'area depressionaria, centrata nel Golfo di Biscaglia, faceva sentire sempre più la sua influenza. La visibilità era in continua diminuzione e violenti scrosci d'acqua investivano, con ritmo crescente, gli alianti dei tre ardimentosi piloti, in volo ormai da dieci ore.

Nel frattempo, la batteria della radio di Lindner era andata esaurendosi, tanto che, ad un certo momento, l'apparato funzionava solo in ricezione. Lindner, da bordo del suo « Phoenix », rispondeva, a... segni, alle domande dei suoi compagni, chinando o scuotendo il capo.

Sulla costa atlantica infuriava un violento temporale con forte vento da Ovest.

Proseguire il volo verso NW, sulla terraferma, era impossibile.

Bisognava dunque atterrare ad ogni costo. In quel momento i tre piloti sorvolavano la città costiera di St. Nazaire, alla cui periferia sorge un vasto aeroporto militare. Venne deciso l'atterraggio.

Karl Betzler prese terra sul margine est del campo, mentre Lindner e Schäuble atterrarono sul lato Ovest, in modo da annullare la differenza di distanza percorsa dai rispettivi punti di partenza.

Il record mondiale di distanza libera, stabilito in America da Johnson, nell'agosto del 1951, era stato così battuto contemporaneamente da tre piloti, sul medesimo percorso di 875 chilometri.

Così si erano accordati in volo i tre valorosi protagonisti di questa memorabile impresa: esempio di alto spirito sportivo e di commovente cameratismo aviatorio.

P. R.

Un bel triangolo di 152 Km sul percorso alpino: Calcinate - Bellinzona - Domodossola - Calcinata



*Manzoni sorvola la regione alpina
del Passo del Sempione.
In primo piano, la semiala dell'M-100 S*

Come abbiamo accennato nel N° 41 dello scorso Agosto, parlando dei voli alpini compiuti da alcuni piloti del Centro di Calcinata, meritano particolare menzione i veleggiamenti effettuati quest'anno dai volovelisti varesini lungo l'arco alpino e prealpino, seguendo un interessante circuito triangolare di 152 Km. sul percorso: Calcinata - Bellinzona - Domodossola - Calcinata.

La signora Adele Orsi, in questo stesso numero, ha descritto un bel volo effettuato pressapoco sullo stesso percorso, nel tentativo di studiare, con Attilio Pronzati, un triangolo di 200 Km. con vertice nella zona del massiccio del Rosa.

Per non ripeterci, mentre tralasciamo di pubblicare le descrizioni dei voli compiuti da altri piloti sul circuito minore di Bellinzona - Domodossola, riteniamo interessante riportare alcune fotografie scattate, lungo questo non facile percorso alpino, dal giovane volovelista Roberto Manzoni; il quale, unitamente ai piloti Barazzetti, Bertoli, Giusti e Kalkreuth, ha percorso più volte la fascinosa strada che conduce al massiccio del Rosa.



*Veduta da Domodossola:
a sinistra la valle che porta a Locarno,
a destra quella che porta al Lago Maggiore,
di fronte a Luino*



*Veduta verso Locarno
dal Passo del Sempione*

Sul Passo del Sempione

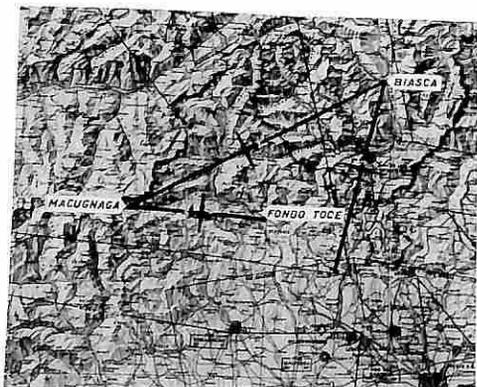




Verso il massiccio del Rosa

5 Maggio 1963
 Aliante « Bocian »
 1° Pilota: Attilio Pronzati
 2° Pilota: Adele Orsi

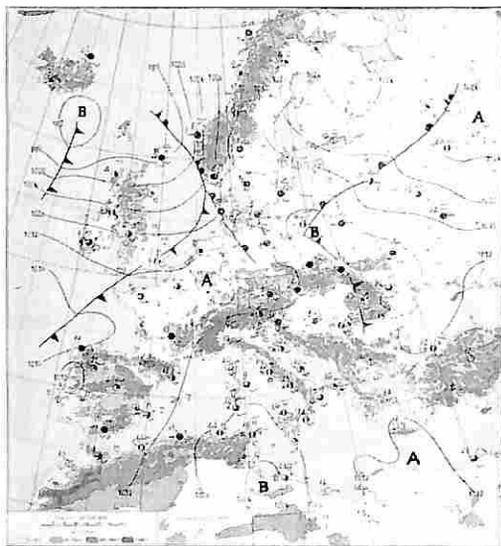
di Adele Orsi



La situazione meteorologica

La massa d'aria fredda ed instabile, penetrata nei giorni precedenti nel bacino dell'Adriatico e, marginalmente, nell'Italia Settentrionale, permetterà lo sviluppo di discrete condizioni di veleggiamento termo-orografico, lungo tutto l'arco prealpino.

Verso mezzogiorno, formazioni cumuliformi nelle regioni centro-orientali delle prealpi, con base di condensazione variabile da 2.000 a 3.000 m QNH, a seconda dell'altezza delle montagne da cui trarranno origine. La sommità dei cumuli non supererà i 3.600 m QNH.



Situazione generale alle ore 7 del 5 Maggio 1963

Sulle Alpi e Prealpi delle regioni occidentali, sereno.

L'aumento di pressione riscontratosi nelle ultime 24 ore, dall'una e dall'altra parte della catena alpina, ha determinato una diminuzione della velocità dei venti, che saranno deboli o moderati, dal suolo a 3.500 metri, e soffieranno dai quadranti settentrionali.

Il triangolo dei 200 Km

Le condizioni meteorologiche sembrano favorevoli per tentare un triangolo di 200 Km sul percorso alpino di Calcinatè-Biasca-Macugnaga (Monte Rosa)-Calcinatè. Decolliamo alle 12,15 e sganciamo a 800 m a Sud del Lago di Varese. Alle 12,30 passiamo sulla verticale del campo con 970 metri di quota.

Prima arrampicata sul Campo dei Fiori, poi sul Monte Piambello fino a 2.150 m, a base cumulo, in una termica male organizzata da +1 a +5 incostanti. Non riscontriamo vento sensibile da Nord.

Sui Sette Termini la base dei cumuli sale a 2.400 m e sul Monte Tamaro a 2.850; più a Nord il cielo è blu senza neppure un batuffolo. Attraversando la valle di Bellinzona, sopra Magadino, perdiamo 1.000 m in 14 Km e attacchiamo un fianco della Cima dell'Uomo con 1.800 m; piccola salita senza riuscire a raggiungere la vetta.

Alle 14 ci dirigiamo verso il S. Carlo, a NE di Bellinzona; saliamo velocemente da 1.800 a 3.300 m in una termica secca, irregolare da +2 a +5, sul costone Sud che separa la Valle del Gottardo dalla Valle del S. Bernardino. Da qui a Biasca (1° pilone) ci separano 14 Km, che percorriamo in andata e anche in ritorno sempre « a scendere », pur seguendo una bella catena di monti ben esposti al sole; al S. Carlo la nostra termica ci attendeva ancora, per riportarci da 2.100 a 3.200 con i suoi irrequieti +2 +4.

Alle 14,30 passiamo con 2.700 m sopra la Cima dell'Uomo (m 2.400), che oggi proprio non vuole sganciare una termica; per trovarne una dobbiamo proseguire a Nord di Locarno fino al Madone di Giovo (m 2.260), dove risaliamo a 2.800 m lungo un canalone esposto a SW, con ascendenze sempre turbolente, da +2 a +4. Dopo un passaggio negativo sul Pizzo Cramalina, piccola salita al Pizzo di Ruscada (a Nord delle Centovalli) con un +2 fino a 2.100 m, che ci permette di passare la Val Vigezzo (inatterrabile) e di arrivare al Monte La Scheggia (m 2.466 a NE di Domodossola) dove una termica tranquilla con +1,5 ci porta alla base di un cumulo molto piatto. E qui Pronzati tira il fiato, ammirando le montagne a perdita di vista nell'aria limpida, i

sentieri dei contrabbandieri, la strada del Sempione; ma soprattutto è incantato a guardare sotto di sé il paesino di Mozzio sopra Crodo: vi riconosce la sua casa, dove da bambino un giorno spaventò sua madre gridando: « Mamma, corrono! »... « Chi corre? »... « Le nuvole! ».

Sono le 15,40 ed il pilone di Macugnaga ci attende. Attraversiamo la Valle di Domodossola a Nord della città e notiamo il solito fumo che sale da Sud verso il Sempione. Infiliamo la catena di monti a Nord della Val di Antrona, sui quali vi è un unico cumulo; arriviamo alla base, 2.800, osservando che la Punta Weissmies (m 4.030) e gli altri monti imponenti che ci circondano, sono immersi in una tempesta, che solleva sulle creste banchi di neve, per forte vento da Nord; ma alla nostra quota c'è ancora calma.

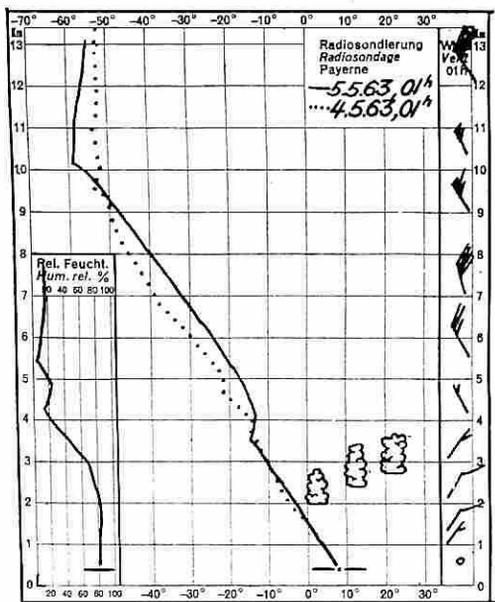
Passiamo su Antrona con i suoi bei laghi verdi. Il traversone diretto su Macugnaga non è possibile: i monti che separano le due valli sono più alti di noi e ci obbligano ad una deviazione verso Est. A questo punto sarebbe più saggio puntare dritti a casa, su Calcinatè, per varie ragioni: l'ora tarda, la valle in ombra, le discendenze facilmente prevedibili sottovento al Monte Moro e Monte Rosa, le termiche che già nelle ore buone erano rare e distanziate, ma forti, ora si fanno deboli e sempre più scarse. Malgrado... la logica, Macugnaga è così vicina che tentiamo di fare il secondo pilone.

Troviamo il passaggio sopra un colle a Ovest del Monte Croce del Cavallo e, sul suo versante Sud, l'ultima piccola termica. Com'è stretta, incassata, buia e inatterrabile la Valle di Macugnaga! Il Monte Rosa si erge sopra di noi, a 8 Km di distanza, in tutta la sua grandiosità, con l'enorme anfiteatro di ghiaccio blu scuro tutto in ombra, e la vetta spazzata dal vento del Nord.

Ci si sente molto piccoli nell'immensità della montagna; discendenze fino a —5 e —6; Macugnaga è qui sotto, appena dietro questo sperone, ma il dietro front si impone, senza lasciarci il tempo di fotografarla. Accidenti al sottovento!

Rapida fuga e ricerca infruttuosa sui costoni a Sud della Valle, con i quattro occhi ben aperti per evitare i fili delle teleferiche per la legna.

Sbuciamo sulla valle di Domodossola con circa 1.200 m e, dopo inutili tentativi sot-



Radionsondaggio della stazione svizzera di Payerne dei giorni 4 e 5 Maggio 1963

to i Corni di Nibbio ed i costoni vicini, superiamo, grazie ad uno zero, il momento di crisi (arrivo o non arrivo?) per atterrare alle 17,30 a Piaggiola di Fondo Toce.

Qui non possiamo far a meno di dire grazie al Dottor Sergio Colombo per il suo bel prato e per le sue cortesie.

Egregio Dottore, desidera la riconoscenza di molti volovelisti? Lasci allora quel buon campo, così sicuro per i loro atterraggi d'emergenza. Pensi che, quando tutto va male e non è più possibile tornare all'aeroporto di Calcinate..., 50 pioppi in più costituirebbero un serio problema per l'atterraggio!

Concludendo la descrizione del nostro primo volo verso il massiccio del Rosa, diremo che la termica secca in montagna è bella, ma è pur difficile; quando una buona montagna non vuole dare termiche, è inutile intestardirsi dicendo: « qui l'ho sempre trovata, e là sono sempre salito; per cui, cercando meglio di qui e di là, devo trovare lo sbuffo buono anche oggi »; inutile perdita di tempo! bisogna proprio filare via, come fa Pronzati, alla prossima montagna, alla terza e alla quarta, finchè arriva il termicone.

Quando prevedi che dietro a quel monte troverai la discendenza di sottovento, meglio non andare a ficcarci il naso.

(Le quote indicate sono riferite al livello del campo di Calcinata, 240 m).

Adele Orsi

La vetta del Weissmies (m 4.030) ripresa da bordo del « Bocian »



Il pizzo La Scheggia a NE di Domodossola



L'Alitalia sconsiglierebbe ai suoi piloti il volo a vela... sport pericoloso

Nel supplemento al n° 134 del quotidiano « IL GIORNO », in un servizio di Bernardo Valli, intitolato « L'ESTRO DEL PERICOLO », si legge testualmente:

« Ai piloti di linea sono sconsigliati, dalla compagnia che li impiega, tutti quei divertimenti che comportano rischi: il volo a vela, come la caccia subacquea, ad esempio ».

E più avanti, parlando del Comandante Tait:

« L'Alitalia quindi tiene alla sua pellaccia, come d'altra parte a quella degli altri piloti, giovani e anziani: e li sconsiglia di rischiare la vita inutilmente. Niente volo a vela, dunque, o strapazzi che potrebbero influire sulla salute ».

Il citato pubblicitista avrebbe ottenuto queste informazioni dal Comandante Tait, in un'intervista svoltasi nel corso di un volo di linea da New York a Roma.

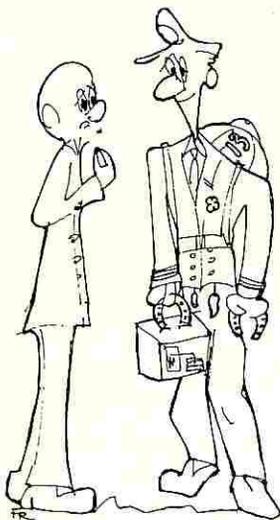
Noi, che conosciamo l'antica passione volovelistica del Comandante Tait e la conoscenza che egli ha della nostra attività, ci permettiamo di mettere in dubbio l'esattezza di siffatte interpretazioni.

Il Comandante Tait può aver detto, ad esempio, che quando un pilota di linea dispone di una sola giornata di libertà, deve dedicarla al riposo. Se però quel pilota, di tanto in tanto disponesse di tre o quattro giornate, all'ALITALIA non dovrebbe affatto spiacerle che una di queste giornate venisse dedicata al volo a vela. La preparazione tecnico-professionale di quel pilota avrebbe tutto da guadagnare, senza fargli correre più rischi di quando vola a bordo di un DC8.

È arcinoto, infatti, come l'attività volovelistica sia tenuta in gran conto dalle più importanti compagnie aeree del mondo, per la valutazione tecnica del personale navigante, al punto da favorire e preferire i piloti che si dedicano al volo a vela, cioè esattamente il contrario di quanto ha scritto Bernardo Valli nel suo articolo.

Queste cose i volovelisti le conoscono da un pezzo e non hanno bisogno di sentirsele ripetere.

Non le conoscono, invece, gran parte dei lettori de « IL GIORNO »; i quali, purtroppo, avranno creduto alle reiterate affermazioni del signor Valli sulla pericolosità del volo a vela.



— Ma dove vuoi andare?

— Vorrei fare un volettino in aliante...

Non possiamo quindi far a meno di constatare, con amarezza, come l'improvvisata preparazione aeronautica di molti giornalisti continui a rendere cattivi servizi alla causa del volo silenzioso.

In onda ad Aosta

di Marco Ferrero



Nei giorni 14 e 15 aprile ebbi l'occasione di effettuare due interessanti voli ad Aosta.

Recatomi per passare due giorni di vacanza, l'istruttore Vitelli mi mise gentilmente a disposizione un M 100 e tutta l'organizzazione della locale Scuola di Volo a Vela.

La situazione meteorologica dei giorni in questione è illustrata dalle carte del tempo. Dalle carte del 14 aprile si nota che una massa d'aria fredda, susseguente al passaggio di un robusto fronte freddo, interessava la nostra zona (Figg. 1 e 2). Mentre le basse quote erano influenzate da un richiamo d'aria adriatica, nelle alte si andavano delineando correnti da ponente, comandate dalla bassa situata a nord dell'Inghilterra. La rotazione verso nordovest si accentuava nelle altissime quote dove il getto spirava già da quella direzione.

Il giorno seguente la nostra zona fu interessata dal passaggio di un fronte caldo che lasciò alle sue spalle una massa fortemente stabile ideale per la formazione di movimenti ondulatori.

Sfortunatamente non mi è stato possibile trovare le carte isobariche in quota del giorno, ma dall'osservazione dell'evoluzione al suolo dei giorni 14, 15 e 16 si può notare come il ciclone situato a nord dell'Inghilterra il 14 aprile, si spostò verso sud-est nei giorni successivi.

Tale spostamento deve aver prodotto in quota, una ulteriore rotazione delle correnti verso nordovest ed un aumento di intensità delle stesse.

Il 14 Aprile decollai verso le 14 e dopo un primo « buco » mi portai a Nord della città dove salii in termica secca fino a 1500 m. Da questa quota raggiunsi i costoni di Arpuilles dove trovai termiche instabili ed abbastanza turbolente.

Difficile dire dove tali termiche, di origine dinamica, terminassero e dove incominciassero il rotore; è certo però che verso i 2.200 m. ero in rotore poiché le caratteristiche dell'ascendenza non lasciavano dubbi.

Raggiunti i 2400 m. si passava dolcemente in onda con vento proveniente da 330° molto debole, che mi obbligava a fare delle S molto profonde. Il variometro segnava + 2 m/sec. e l'ascendenza si andava spegnendo sui 4300 m.

A questa quota si galleggiava su di una vasta zona; dietro consiglio di Vitelli, attraversai la valle del Gran San Bernardo per portarmi sotto un cumuletto di rotore in formazione.

Le discendenze incontrate non erano forti ma costanti; il cumuletto era più lontano del previsto e sarei arrivato sottovento alla catena del monte Velan ad una quota inferiore a quella delle creste.

Ritornato sui costoni di Arpuilles, rifeci quota ma il fenomeno si era affievolito e così dopo due ore e mezza di volo, riatterrai.

Il giorno successivo, il 15, decollai nuovamente verso le 14 e dopo un'ora di veleggiamento fra i 500 e 900 m. atterrai convinto che non si sarebbero potute raggiungere quote più elevate.

Nel frattempo passato il fronte caldo, si andavano formando delle splendide nubi d'onda sottovento al Monte Bianco e decisi così di tentare una salita.

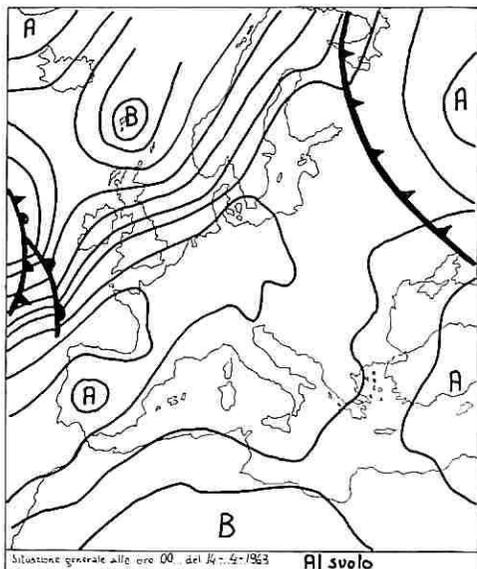
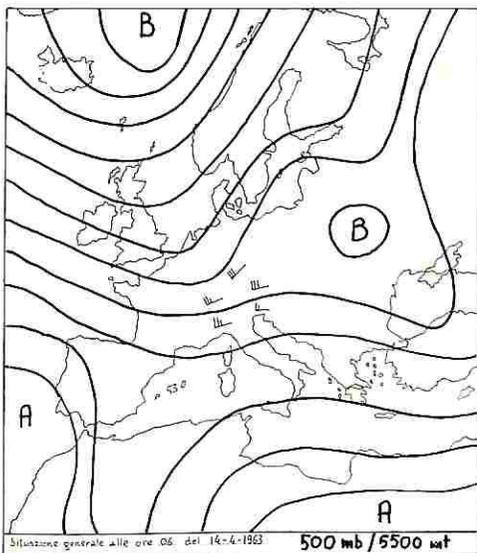


Fig. 1 - Situazione generale al suolo alle ore 00 del 14-4-1963

Secondo Vitelli lo « strato di separazione » doveva trovarsi intorno ai 3.800 m. ed allora decisi con il trainatore, l'ottimo Fabbri, di fare un traino alto, secondo le possibilità del traino.

Decollati verso le 16,30 raggiungemmo il costone di Arpuilles dove Vitelli con il Blanik stava facendo istruzione.

Fig. 2 - Topografia assoluta relativa alla superficie isobarica di 500 mb alle ore 06 del 14-4-1963



Salimmo molto bene sul costone sino a 2900 m. e quindi attraversammo la valle di Courmayeur portandoci sopra la cresta che divide la valle di Rhemes dalla Val-savaranche. Dopo un periodo di alterne discendenze ed ascendenze, a 3.000 m. entrammo in buona ascendenza, 4 m/sec. a traino, e continuammo così fino a 3.500 m. quando, arrivati sotto la nube di rotore, mi sganciai.

Salivo a 4-5 m/sec. e verso i 4.200 m. fui decisamente in onda. La zona ascendente era abbastanza ampia e si estendeva lungo tutta la Valle di Rhemes. Il vento era debole e mi obbligava a delle ampie S.

A 6.500 m. raggiunsi il livello più alto delle lenticolari e potevo distinguere correttamente due lenticolari davanti a me

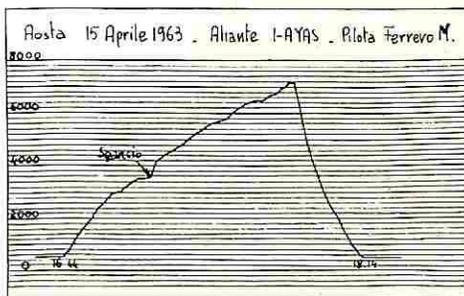


Fig. 3 - Registrazione barografica del volo in onda del 15 Aprile 1963

nella direzione del Monte Bianco. Mi trovavo dunque nella terza onda e stimavo una lunghezza d'onda intorno ai 9-10 Km. Continuai a salire e a 7.200 m. avevo ancora nel variometro 1 m/sec. positivo (Figura 3).

A questo punto però non mi rimanevano che 20 atm. di ossigeno ed ero in difficoltà per la maschera; infatti avevo adoperato una maschera personale purtroppo non efficiente (la valvola di aspirazione tappata) e per di più mi si era staccata dal viso. Per questi motivi iniziai la discesa ed atterrai dopo 80' di volo.

Posso concludere che una volta di più mi sono convinto che l'onda sottovento alle Alpi, nella nostra zona, sia un fenomeno abbastanza comune per venti dal quarto quadrante, ma vi siano problemi di aggancio (Figg. 4 e 5).

Se le correnti in quota non raggiungono

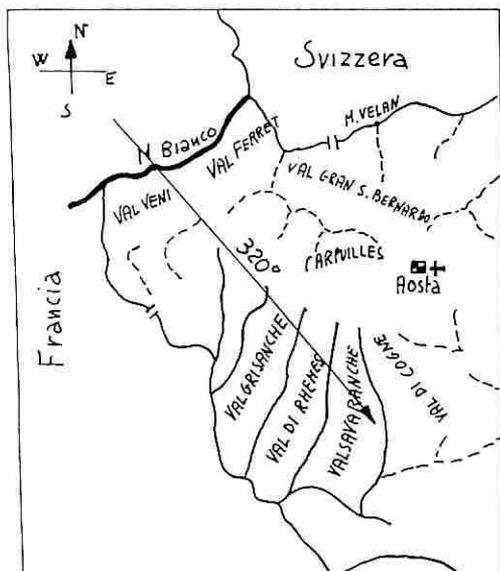
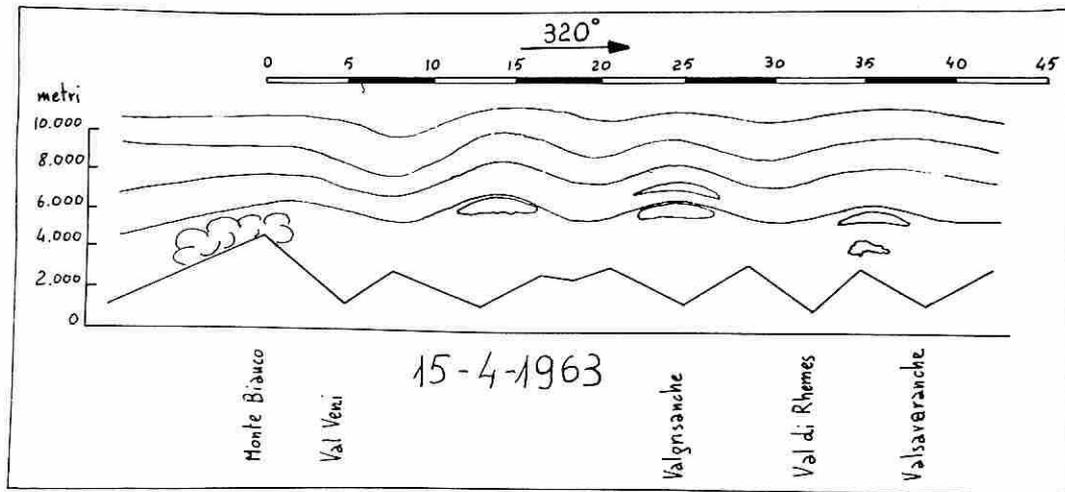


Fig. 4 - Catene interessate sottovento al Monte Bianco nelle situazioni del 4° quadrante

intensità elevate non riescono ad interessare le basse quote. Vi è invece in queste ultime un'aspirazione di masse d'aria o adriatiche o mediterranee; tali masse fortemente umide e stabili portano foschia e tendono a bloccare l'attività volovelistica.

Fig. 5 - Movimenti ondulatori sottovento al Monte Bianco con venti da 320°. Situazione del 15 Aprile 1963



Qualche volta si riesce a sfondare tali masse aiutandosi con costoni soleggiati o con qualche fenomeno ondulatorio secondario, ma il più delle volte occorre un traino elevato; cosa questa che certamente, dato il costo, non invoglia il volovelista alla ricerca.

A conferma di ciò posso inoltre osservare che dalla quota massima raggiunta, potevo distintamente vedere sottovento al Monte Rosa, al Rocciamelone e all'Assietta pile di 3 o 4 lenticolari che raggiungevano certamente i 9.000 metri. A Torino, l'attività nello stesso giorno è stata intensa, ma nessuno oltrepassò i 1.800 m. Lamera tentò pure di effettuare salite in nube ma senza superare mai la quota predetta. Sul campo c'era foschia e così pure sulle prime pendici delle alpi. Nessuno pensò di farsi trainare in quota e credo che si sarebbero potute fare ottime cose con un traino intorno ai 2.000-2.500 m.

Ad Aosta penso si potranno fare bellissimi voli sia dal punto di vista sportivo sia da quello turistico.

Le montagne su cui si vola sono vere montagne e presentano uno spettacolo unico nella sua grandezza.

Ringrazio l'amico Vitelli per la gentile accoglienza e spero di ritornare presto a volare ad Aosta.

Marco Ferrero

N.B. - Le quote indicate si intendono riferite al livello del mare.

Valido intervento dell'On.le de' Cocci per la soluzione del problema relativo al trasporto degli alianti su strada



Com'è noto, in base alla vigente legislazione italiana, non possono trasportarsi su strada carichi che sporgano longitudinalmente, all'indietro, oltre i 3/10 della lunghezza del veicolo.

In questi ultimi anni, purtroppo, tale legislazione ha dato non pochi dispiaceri ai volovelisti italiani; i quali, ogni volta che hanno avuto bisogno di trasportare su strada i loro alianti hanno incontrato notevoli difficoltà e pagato anche considerevoli multe.

Ora, il Presidente della Commissione dei Lavori Pubblici della Camera dei Deputati, On.le Prof. Avv. Dante de' Cocci, personalmente interessato dal volovelista Giorgio Orsi, in occasione di una recente visita a Varese, ha comunicato di aver svolto il Suo interessamento presso i competenti Uffici Ministeriali allo scopo di definire il problema del trasporto degli alianti su strada.

A tale proposito l'On.le de' Cocci ci ha fatto sapere che il 2 aprile di quest'anno il Consiglio Europeo dei Ministri dei Trasporti (C.E.M.T.) ha approvato le nuove norme uniformate che disciplinano il trasporto dei carichi sporgenti.

Tali norme, elaborate dagli esperti di 13 Paesi, non prevedono alcuna limitazione sulla lunghezza del carico sporgente, purchè il carico stesso sia adeguatamente segnalato di giorno e di notte.

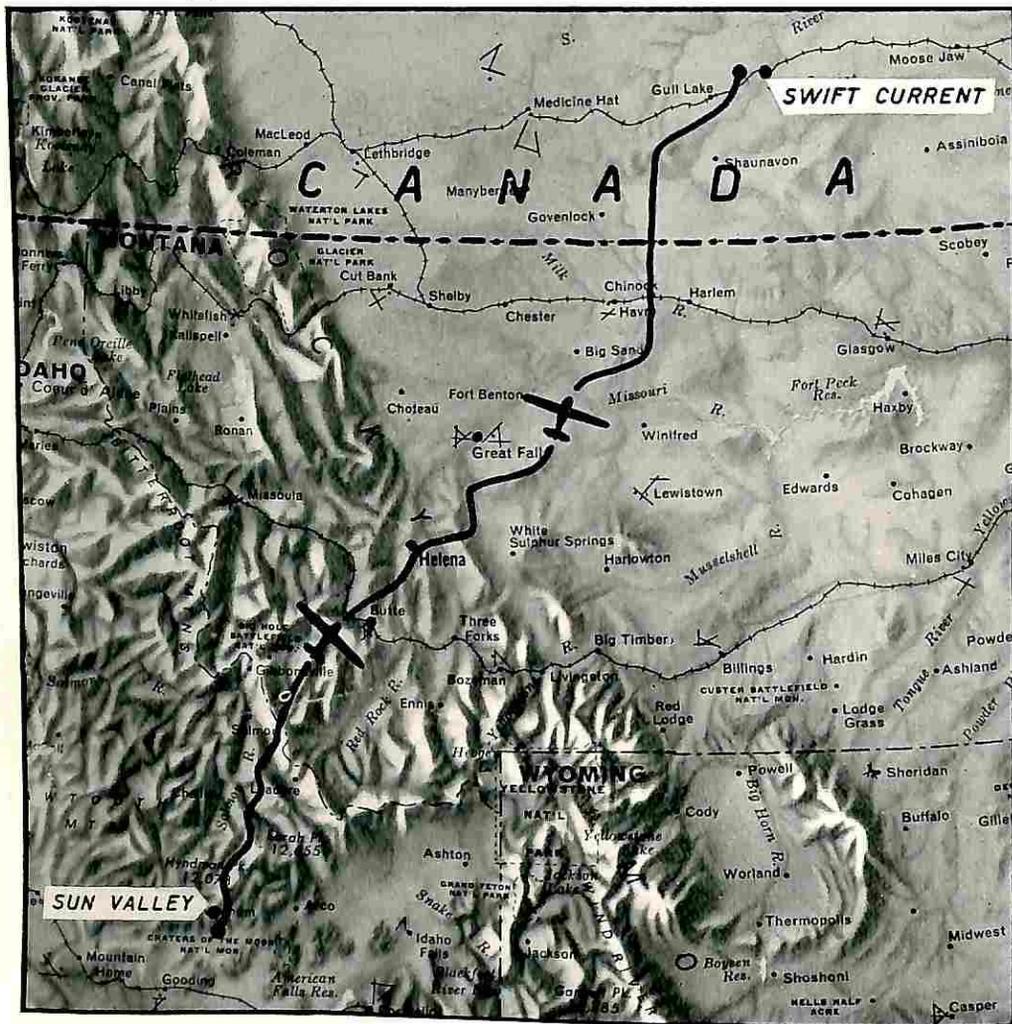
Alla citata riunione del C.E.M.T. ha partecipato un rappresentante del nostro Ministro dei Lavori Pubblici, stante le competenze italiane a tale settore. Il Consiglio suddetto, sempre secondo quanto ha assicurato l'On.le de' Cocci, ha confermato la sua intenzione di: « farsi parte diligente affinché questi principi uniformi siano inseriti nelle rispettive legislazioni nazionali, e ciò nel più breve tempo possibile ».

Intanto, l'On.le de' Cocci ha presentato un'interrogazione per sollecitare i Ministri competenti ad adottare i necessari provvedimenti legislativi.

Poichè la questione interessa molto da vicino il volo a vela italiano, siamo certi di interpretare i sentimenti di quanti militano nelle file del movimento volovelistico nazionale esprimendo all'On.le de' Cocci la nostra sincera gratitudine per il suo valido interessamento.

Paul Bikle percorre 896 Km dagli Stati Uniti al Canada

Il memorabile volo non può essere riconosciuto come record mondiale di distanza libera, perchè il pilota non aveva il barografo a bordo.



Il 24 luglio 1963 — durante lo svolgimento dei Campionati Regionali di Volo a Vela del Nord-Ovest degli Stati Uniti — il noto volovelista Paul Bikle, a bordo di un monoposto « Prue-Standard », ha percorso la distanza di 896 Km che separa Sun Valley (Harley, nell'Idaho) da Swift Current (nel Saskatchewan in Canada).

Al briefing vennero comunicate le seguenti notizie, ricevute per telefono da un vicino Centro Meteorologico:

Fronte stazionario a Nord di Sun Valley, corrente da Great Falls (Montana) alle regioni ad Est dell'Idaho, con temporali lun-

go tutta la linea frontale. Nelle regioni montane prima di Great Falls, cumuli sparsi, con base di condensazione attorno a 4.000 m QNH.

Venti:	2.000 m	250°	10 Kts
	3.000 m	190°	20 Kts
	3.600 m	190°	28 Kts
	4.500 m	210°	40 Kts

Com'è facile capire, con queste condizioni meteorologiche la Direzione di Gara non ha esitato a stabilire, come prova del giorno, una distanza libera.

Mancavano, è vero, sondaggi locali e carte d'analisi, ma gli elementi forniti per te-

lefono dal Servizio Meteo Regionale erano sufficienti. Per di più, verso le ore undici, cioè prima della partenza dei concorrenti, cominciarono a formarsi sopra il campo di volo i primi cumuli, con base a circa 1.500 metri dal suolo. Il pronostico del Servizio Meteorologico era quindi esatto; mentre risultano inesatte le voci circolate in questi mesi, e riportate dalla stampa specializzata francese, secondo le quali Bikle non avrebbe portato il barografo a bordo perchè le previsioni meteo non lasciavano prevedere la possibilità di voli eccezionali.

Paul Bikle ha dichiarato nella sua ampia relazione, che pubblicheremo nel prossimo numero di « Volo a Vela », come prima di partire per il suo fantastico volo, egli avesse più voglia di andare a letto che di volare. Da più giorni, infatti, Bikle era fortemente raffreddato. Egli non pensò nemmeno lontanamente al barografo, convinto di poter raggiungere, al massimo, la zona di Great Falls, dove avevano inizio le manifestazioni temporalesche associate al fronte stazionario. Fu proprio in questa zona dei temporali dove tutti gli altri concorrenti atterrarono... Solo Bikle infilò la strada giusta ed arrivò in Canada. Il decollo, dalla base di Sun Valley, avvenne poco prima di mezzogiorno; e lo sgancio, sopra le montagne, alle ore 12,05. Tenuto conto del vento, che secondo le indicazioni meteo soffiava dai quadranti meridionali, Bikle prese la via del Nord e, raggiunta la zona del fronte, proseguì il suo volo, veleggiando senza difficoltà nelle regioni montagnose ad Ovest del fronte stesso.

Dopo 6 ore e 45 minuti dallo sgancio, l'abile pilota atterrava a Swift Current, avendo percorso 896 Km, alla media di ben 130 Km/h.

Bikle aveva saggiamente deciso di prender terra per non addentrarsi nelle regioni desertiche ed inospitali del Gran Nord canadese, dove, difficilmente, avrebbe potuto essere rintracciato e recuperato. Il pilota aveva però ancora a disposizione due ore di luce e 4.500 metri di quota...

Purtroppo, la mancanza del barografo a bordo non ha permesso alla Federazione Aeronautica Internazionale di riconoscere questo magnifico volo, come nuovo record mondiale di distanza libera, che rimane pertanto assegnato al trio tedesco Betzler-Lindner-Schäuble.

P.R.

È USCITA

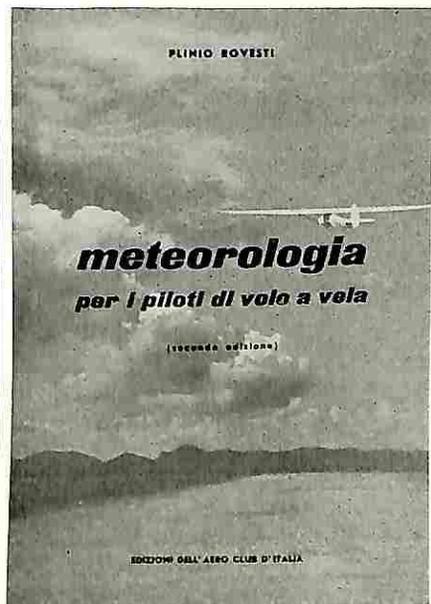
A CURA

DELL'AERO CLUB D'ITALIA

LA SECONDA EDIZIONE

RIVEDUTA ED AMPLIATA

DELL'OPERA:



IL VOLUME È IN VENDITA PRESSO

L'AERO CLUB D'ITALIA

Via del Pozzetto, 105

ROMA

Il prezzo di copertina è di L. 1.900, ma per i soci che ne facciano richiesta tramite l'Aero Club di appartenenza, il prezzo è di L. 1.500.

Volo di andata e ritorno con meta prefissata Rieti - Monte Petrano - Rieti - Km 247

dell'Ing. Sergio Nordio



Situazione generale meteo alle 0700z del 7-7-63 caratterizzata dal permanere di un afflusso di aria tipo atlantico, calda e moderatamente umida, instabile a tutte le quote, associata ad una corrente a getto da NW, a m 9000, velocità 75 nodi. L'esame delle carte in superficie denuncia un campo barico sull'Europa Centrale con pressioni livellate intorno a 1016 mb, mentre le regioni nordiche risultano interessate ad occidente da un grande promontorio con origine sulla Groenlandia, e ad oriente da una saccatura con centro d'azione sulle regioni scandinave. Lungo l'arco appenninico versante Ovest venti inizialmente a carattere di brezza da N-NW con tendenza a ruotare verso W; velocità in aumento con la quota.

L'elaborazione dei dati ricavati dal sondaggio aerologico sullo stato della massa d'aria interessante la Valle Reatina mette in risalto una lieve stabilità iniziale sui rilievi fino a m 1700 QNH, con successiva moderata umido - instabilità; buon andamento della curva isogrametrica con la quota; venti al suolo deboli variabili a regime di brezza, a m 1500 10 nodi 300°
a m 3000 20 nodi 280°
a m 5000 25 nodi 270°.

La previsione può sintetizzarsi nei seguenti punti:

- base di condensazione a m 2300 QNH a 30°C di partenza dal suolo;
- formazioni essenzialmente cumuliformi, con tendenza a sviluppo moderatamente verticale sui rilievi e possibili locali degenerazioni dopo le ore di max insolazione;
- convezione libera intorno alle ore 11 locali con 25° di temperatura al suolo.

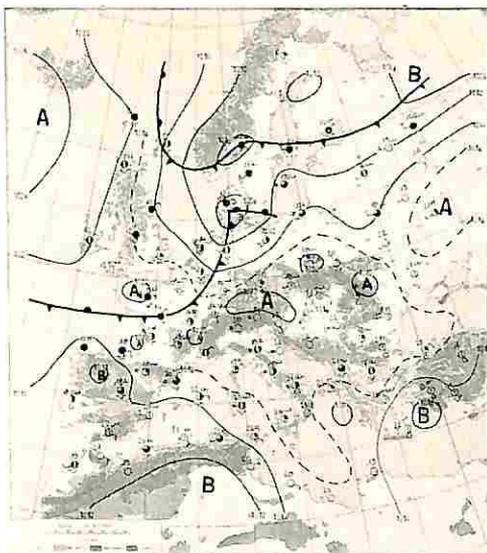
Le partenze vengono decise per le 11,45.

Constatata la situazione scelgo come tema la distanza su percorso di andata e ritorno con meta prefissata RIETI-MONTE PETRANO-RIETI. Prendo posto su aliante Uribel e sgancio a mezzogiorno sul campo a m 1.000 di quota. A m 1.700 (sempre QFE come in seguito) arrivo alla base di condensazione, e fatto un altro centinaio di metri punto verso Nord. Guadagno su Rivodutri e poi sul Monte Mòtola, raggiungendo il Coscerno ove mi riporto a m 1.800. Faccio rotta 330° aumentando un po' la velocità (110-120 Km/h) per oltrepassare la zona di discendenza e raggiungere i pendii ovest del M. Serano. Arrivato con m 800 aggancio subito, mi porto a m 1.600 e proseguo verso Nord. È passata un'ora dalla partenza e, per quanto riguarda la velocità, mi posso considerare in media.

Il percorso è ora caratterizzato da ostinate discendenze, e qualche vana ricerca di condizione a salire mi costa un po' di tempo e quota. La cosa non è facilmente spiegabile, ma non potendo fermarmi per studiarla meglio forzo la velocità e raggiungo le pendici del M. Pennino. Qui si sale e bene; arrivato con m 700 risalgo a m 1.600 facendo prima pendio e poi termica. Traverso quindi verso il Penna, rifaccio quota e continuo verso Nord. Avvicinandomi al Catria noto di correre parallelo al congiungimento di due masse di aria, dovute al confluire dei due opposti regimi di brezza, di cui prevale quello da W; da questa parte infatti il livello di condensazione è più alto ed anche più netto, mentre dall'altra parte si notano frange di nube evidentemente dovute a rimescolamento. Arrivo sul M. Petrano ed osservo la presenza sulla cima di due livelli di condensazione, contigui ed entrambi netti, differenti in altezza di circa metri 150. Vedo anche la pista dei go-karts, che fotografo; dallo sgancio sono passate esattamente due ore e mezza.

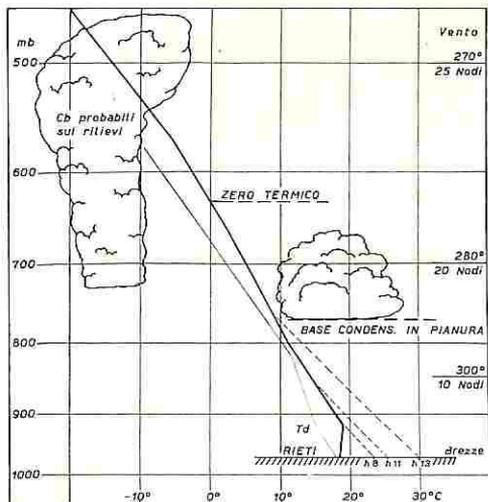
Comincio il ritorno, e per il momento non ho problemi. Continuo infatti a mantenermi parallelo alla linea di confluenza, dopo aver sfruttato una condizione a salire per riprendermi i metri maldestramente sciupati nel fare le fotografie. Il variometro oscilla sullo zero, velocità 90 Km/h; a bordo tutto in pace. Arrivato al Penne devo cambiare tattica per non spingermi troppo ad est; mi porto sopravvento al monte, ma vedo subito che la

Volo in Penna con Pivochio
 cumulo con 2 bar a quote diverse



La situazione generale alle ore 7 del 7 Luglio 1963

Sondaggio aerologico nella Valle Reatina alle ore 6 del 7 Luglio 1963



situazione è cambiata: non c'è quasi più brezza, l'atmosfera è quieta, come se le condizioni si stessero spegnendo.

Ho davanti la stessa zona che si è rivelata difficile all'andata, e non mi resta che sperare che le cose cambino. Continuo la mia strada perdendo gradatamente quota, finché un po' sotto i 1.000 metri, vicino a Nocera Umbra, trovo uno zero. Spiralo con dolcezza e con tutti i comandi fermi per circa 10 minuti; finalmente ritorna il vento (lo vedo anche dall'ombra delle nubi sul suolo) e l'atmosfera si anima. Posso, sia pure con precauzione, riprendere la rotta verso sud.

Superato l'allineamento di Foligno comprendo cosa è successo. A SW della città, piuttosto lontano, si sta sviluppando un cumulonembo, ed è probabile che nel suo formarsi abbia perturbato il regime delle brezze. Temo altre influenze negative e perciò mi tengo un po' ad est. Sul monte Maggiore faccio quota in compagnia di un bellissimo grifone, che forse per prudenza mi sta sempre in coda. Il mio compagno di viaggio rapidamente si rivela più bravo e sale con maggior rapidità; comunque finché posso lo uso come punto di riferimento per le mie spirali.

Sono di nuovo a m 1.700 e punto verso il Coscerno. Contrariamente alle speranze non trovo condizioni a salire, e perciò continuo verso sud perdendo quota ma seguendo una rotta che mi dia la massima probabilità di trovare una termica. Il cielo sopra di me è un ammasso di vapori ed è difficile trarne indicazioni utili. Comunque si tratta solo di essere pazienti, ed infatti incontro l'ascendenza (l'ultima che mi occorre) all'altezza di Arrone; la seguo anche un po' oltre di quanto strettamente necessario in modo da poter finire in bellezza puntando su Rieti a 150 Km/h.

Tempo totale impiegato: ore 5,15; ascendenze un po' turbolente 2-2,5 m/sec; soffitto piuttosto basso; nubi poco organizzate e quindi QBF non conveniente.

Rieti: 12-23 agosto 1963

Raduno nazionale di volo a vela

di Ugo Goggi

Quest'anno, in luogo del tradizionale Campionato Nazionale di Volo a Vela e della disputa del Trofeo « V. BONOMI », il C.N.V.V. di Rieti ha ospitato il « Raduno Nazionale di Volo a Vela », organizzato dall'Ae.C.I. nel periodo 12-23 agosto c.a.

È cosa superflua ricordare ai volovelisti le ragioni che hanno indotto l'Ae.C.I. a promuovere il « Raduno », (del resto chiaramente sintetizzate nell'articolo a firma del Generale Umberto Nannini, apparso sul n° 4 del 1963 della rivista « VOLO », sotto il titolo « Previsioni e prospettive sportive per l'anno 1963 »), ma è certo che esso non va inteso come sostituzione della massima competizione nazionale, bensì quale occasione, per gli elementi che si affacciano alla ribalta, di formarsi una mentalità agonistica in un clima reso temperato dalla mancanza di classifiche ufficiali, ma vivo dalla presenza incitante dei « vecchi » (d'esperienza).

Chi si sono avvantaggiati col « Raduno »? Nel campo meramente formativo i giovani privi di esperienza sportiva intesa nel senso collettivo nonché quei volovelisti che per ragioni professionali non hanno la possibilità di partecipare a manifestazioni prettamente competitive. Infatti di 23 piloti iscritti, solamente 9 avevano esperienza diretta di gare.

Il decollo del « Bonaventura »



Ed ora anche se i risultati appariscenti sembrerebbero a prima vista scarni, essendo mancate in pieno le condizioni meteorologiche, quelli invisibili giustificano appieno il « Raduno », ed è auspicabile che diventino consuetudine in avvenire prima o dopo lo svolgimento del Campionato Nazionale, la cui sede ideale resta sempre Rieti.

I piloti iscritti, come detto in precedenza, sono stati in numero di 23, provenienti da 10 Aero Club od Enti volovelistici così distinti:

	A.V.A.L.	n° 1
con n° 1 aliante	C.P.V. Torino	n° 2
con n° 3 alianti	C.P.V. Milano	n° 3
	A.V.M. Milano	n° 1
	Ae.C. Trieste	n° 2
	Ae.C. Padova	n° 2
	Ass. Volovelistica	
	F. Padova	n° 1
	Ae.C. Modena	n° 1
	Ae.C. Foggia	n° 1
con n° 2 alianti	Ae.C. Rieti	n° 9

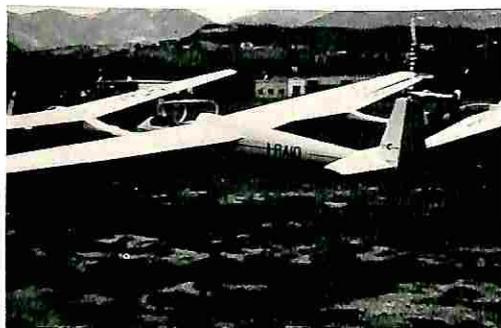
Gli alianti nel complesso n° 16, di cui 6 privati o di Enti, comprendenti:

M/100-S	n° 9
CVV.8 Bonaventura	n° 2
C.P.V.1	n° 1
EC 39 Uribel	n° 1
Canguro	n° 2
Passero	n° 1

I traini aerei sono stati assicurati dagli intramontabili (usque tandem) Stinson L.5 del CNVV, nonché dal P.19/r « Scricciolo » che ha svolto, è il caso di dirlo, un ottimo lavoro che ne ha messo in luce le doti.

Aerotraini, inoltre sono stati effettuati con l'AL.60-B-2 « Santamaria », con apprezz-

In primo piano, l'Aviamilano « C.P.V.1 » al Raduno di Rieti



zabili risultati sotto il profilo delle esperienze che ne sono state tratte.

I recuperi degli alianti atterrati fuori campo, sono stati effettuati per via aerea o per via terrestre; tutti indistintamente i recuperi sono stati molto celeri nè si sono verificati inconvenienti.

Da direttore di linea fungeva Rino Scano, in sostituzione di Muzi, eliminato dalla scena per un incidente occorsogli sulla linea di volo.

Ai traini erano addetti il buon Zasa, con l'instancabile Zen, il legionario Addario, il pelato Pelini, Marchetti, Pace, il versatile Carocci. Come sempre fattivi si sono distinti in linea e per la manutenzione degli aeromobili Amileni, Petrangeli, Mancini e Micheli.

Per l'assistenza meteorologica l'organizzazione si avvaleva degli elementi preposti al C.N.V.V.

Nelle poche giornate volovelistiche avute a disposizione l'attività di volo si è riassunta in:

ore 243 di volo a vela

ore 61 di volo a motore, di cui 53 per aerotrains ed 8 per sondaggi aerologici, per un totale di 304 ore di volo complessive.

I temi suggeriti dall'organizzazione in base al pronostico meteorologico, sono stati soprattutto volti alla effettuazione di percorsi di andata e ritorno, non sussistendo condizioni per circuiti triangolari di un certo rilievo o distanze libere al Sud.

Peraltro i piloti erano liberi di uniformarsi o meno a quanto consigliato e ciò nello spirito del Raduno stesso.

L'attività sportiva più saliente si è in pratica effettuata in sole due giornate,

mentre nelle altre, l'alternarsi del « tempo da mare » (coniato per l'occasione) con situazioni effimere, impediva ai piloti di spingere oltre o addirittura di uscire dalla Valle, per cui per norma prudenziale rientravano in campo.

Dopo ben 4 giornate di assoluta stabilità, la prima giornata degna si rivela il 16 agosto.

Il tema consigliato è un volo di andata e ritorno Rieti-Assisi di 150 Km., i piloti partiti sono 13, di questi alcuni si uniformano al tema, altri nutrono qualche speranza più ambiziosa.

Dei partiti 2 dopo aver doppiato il pilone di Assisi (Bellini Silvia e Bucceri) preferiscono scendere sull'Aeroporto di S. Egidio (Perugia), in 7 invece, dopo essersi inoltrati verso la Val Topina, ritornano precipitosamente verso Foligno, ove atterrano sul locale Aeroporto (Mantica, Fanoli, Paglia, Zanetti, Ciani, Fares, Russo). I rimanenti 4 dopo essere rimasti a lungo intorno a Spoleto preferiscono il rientro al campo.

Il 19 un temporaneo miglioramento della situazione meteo consiglia l'organizzazione a prevedere temi ancora di andata e ritorno di 150 Km. e 200 Km. (Rieti-Assisi/Rieti-Umbertide/Rieti-Costacciaro). I partiti sono 15, più scalpitanti che mai.

Di questi 3 non effettuano affatto il percorso e rientrano in campo, i rimanenti 12 doppiano regolarmente i piloni che si erano prefissi, purtroppo sulla via del ritorno sono costretti ad atterrare fuori campo, scaglionati sulla rotta di rientro ed alcuni addirittura in un raggio da 500 a 1000 mt. in linea d'aria dall'Aeroporto di Rieti. Comunque vengono percorsi 2.000 Km. così suddivisi:

MANTICA	Rieti - Costacciaro	Quattro Strade (Rieti)	km. 195
FANOLI	»	Ponte Crispoldi (Rieti)	» 195
ZANETTI	»	Quattro Strade (Rieti)	» 195
RUSSO	»	Castel di Lago (Arrone)	» 190
BUCCERI	»	Castel di Lago (Arrone)	» 190
LATTARULO	»	Scheggino (Arrone)	» 191
CIANI	»	Piediluco	» 192
CALANDRIN	»	Scheggia - Massa Martana	» 172
PAGLIA	»	Assisi - Quattro Strade (Rieti)	» 150
MUNEGHINA	»	Scheggia - Aeroporto S. Egidio (Perugia)	» 146
BELLINI	»	Assisi - Aeroporto di Foligno	» 93
URBANI	»	Assisi - Aeroporto di Foligno	» 93

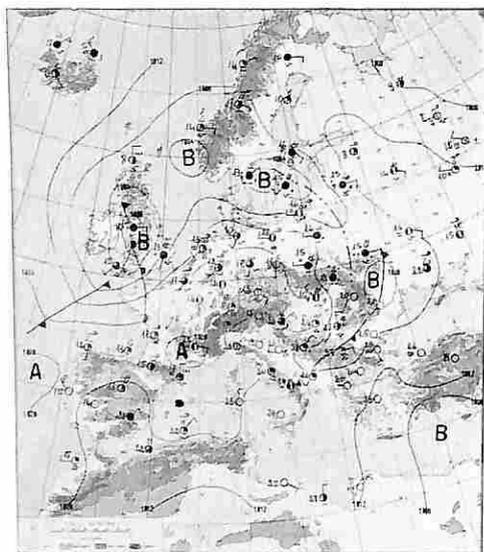
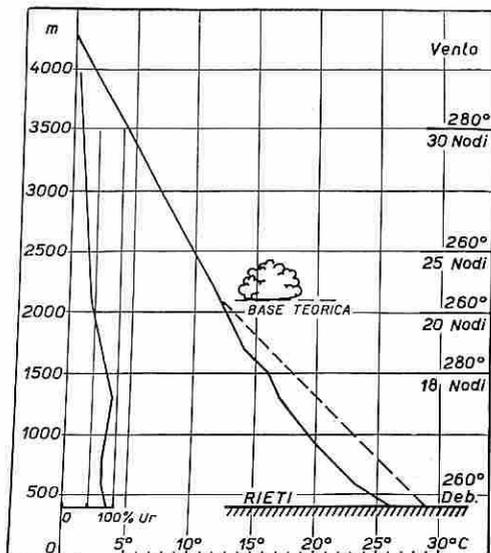


Fig. 1 - Situazione generale alle ore 7 del 16 Agosto 1963

Fig. 2 - Diagramma temperatura-altezza della Valle Reatina: 16 Agosto 1963 - ore 7



Il giorno 20 i piloti si dedicano a voli locali o ad effettuare delle spezzate in valle, visto l'impoverimento delle condizioni generali e così pure il 21. Il 22, la situazione migliora leggermente verso il Sud, e pur non essendo brillante l'attività termica, è buono l'appoggio orografico. Senonchè è difficile l'aggancio. Ciò nonostante si decide per la distanza libera al Sud. I piloti iscritti a partire sono 14, i quali per il ritardo nell'aggancio giungono handicappati verso la Valle di Avezzano, od oltre il Monte Nuria, da dove, giudicando l'inizio dell'impoverimento delle condizioni che regolarmente nell'intero periodo si manifestavano intorno alle ore 14 ed alle ore 16, si riportano sull'Aeroporto di Rieti ove riatterrano.

Il 23, data di chiusura del Raduno, viene dedicato a voli locali, essendo rimaste stazionarie ed anzi in peggioramento le condizioni meteorologiche che non consigliavano lo svolgimento di alcun tema.

Le condizioni meteorologiche durante il raduno

La situazione generale del tempo sull'Europa Centrale e nel bacino del Mediterraneo, nel periodo del Raduno, è stata caratterizzata da evoluzioni di un tipo di tempo che i meteorologi sogliono denominare del « tipo sud-occidentale ».

Il fronte tropicale che separava l'aria artica o quella intermedia marittima da quella propriamente tropicale marittima, correva grosso modo con una traiettoria da WSW a ENE, lungo la Penisola Iberica, l'arco alpino e fino alle estreme regioni orientali dell'Europa.

Questa situazione era visualizzata dalla presenza di un vasto promontorio che dall'Africa nord-occidentale si spingeva fino alle Alpi, originato dall'anticiclone delle Azzorre, il cui margine settentrionale era posizionato a circa 35° di latitudine.

Ciò determinava generalmente un convogliamento di aria tropicale marittima da SW verso NE che molto secca in quota dava luogo a cielo prevalentemente sereno, mentre in superficie si riscontravano modesti fenomeni di umidità. Peraltro, quando la saccatura associata al minimo depressionario esistente sull'Islanda si avvicinava oltre modo alle coste europee, il tempo ne veniva perturbato e si avevano modificazioni nei regimi preesi-

stenti. Inoltre la presenza pressochè continuata di una corrente a getto con asse principale Penisola Iberica-Europa Centrale, legata ad azioni di colmamento in quota, dava modo alla formazione di rami secondari sulle regioni italiane con direzione SW-NE, che caratterizzavano il vento sinottico registrato.

Sull'Italia Centrale il regime delle pressioni era pressochè livellato intorno a valori compresi fra i 1001 ed i 1016 mb; i venti sono stati essenzialmente sinottici con uniformità di direzione ed in progressivo aumento con la quota. In superficie effimere sono state le brezze, condizionate dalla stabilità delle masse d'aria.

In tutti i sondaggi aerologici effettuati sulla Valle Reatina e su quella di Perugia, raramente sono stati riscontrati gradienti oltre 0,7, la media registrata era intorno a valori di 0,5-0,6, nè ruoli importanti ha giuocato l'irraggiamento terrestre sempre contenuto in limiti modesti. Lo strato convettivo veniva limitato superiormente dall'aumento della stabilità ed eccezionalmente sono stati osservati fenomeni di subsidenza in quota e di divergenza al suolo.

Le formazioni cumuliformi sono state quasi sempre da effimere ed a modesto sviluppo verticale, (sussistendo condizioni di aria oltremodo secca) a formazioni tendenti alla stratificazione per afflusso di aria fortemente umida a cui erano associate cellule temporalesche sui rilievi.

A ciò erano da aggiungere, per quanto superfluo ricordarlo, le varietà di condizioni legate alla particolare orografia, che influenzavano capricciosamente, seppure derivanti da un ordine logico, la formazione di quelle correnti termodinamiche necessarie al volovelista per lo svolgimento del tema prefissosi.

Condizioni tali rendevano difficili gli agguanci, tanto che generalmente essi sono avvenuti in termica secca.

E qui giova ricordare che esse sono state facilmente superate dai piloti partecipanti, i quali hanno dimostrato di possedere una notevole capacità tecnica, sfruttando anche quanto di modesto veniva loro offerto (da chi aveva l'ingratissimo compito in quel momento di curare l'assistenza meteorologica), arrendendosi solamente quando non rimaneva che il « nulla » meteo-volovelistico.

Ugo Goggi

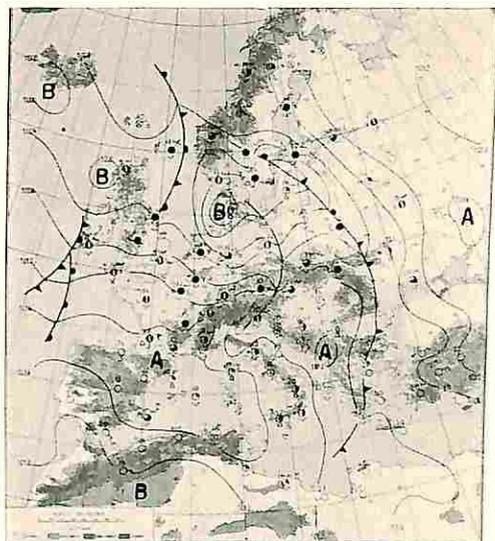
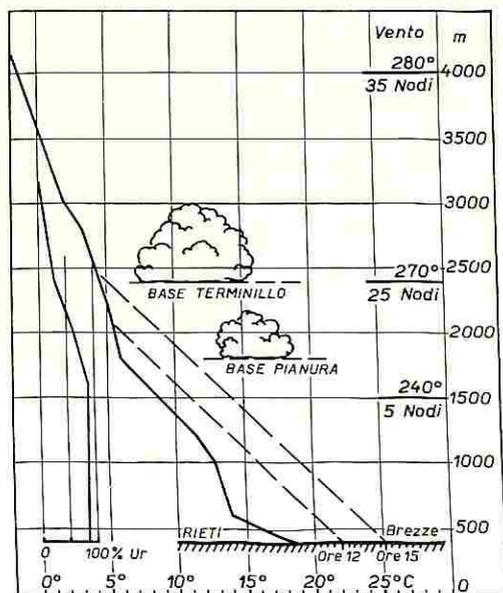


Fig. 3 - Situazione generale alle ore 7 del 19 Agosto 1963

Fig. 4 - Diagramma temperatura-altezza della Valle Reatina: 19 Agosto 1963 - ore 7



Campionati nazionali nel mondo

di Riccardo Kufferle

Il Campionato Nazionale Polacco

Tredici giorni di campionato in Polonia, vedono un tempo generoso che ha permesso agli organizzatori della gara di proporre ai concorrenti 10 prove interessanti. Sono iscritti 28 FOKA e 12 JASKOLKA, ed i primi, come era prevedibile, si sono nettamente imposti sui secondi. Infatti, il primo JASKOLKA è arrivato ventesimo nella classifica finale.

Il vincitore della gara è stato il ventitreenne WROBLEWSKI.

La classifica

1° - WROBLEWSKI	con 8160 punti
2° - GORZELAK	con 7986 punti
3° - POPIEL	con 7736 punti
4° - MAKULA	con 7668 punti
5° - KEMPKA	con 7523 punti
6° - ADAMEK	con 7229 punti

Ed ecco le 10 prove di gara:

- 1) 206 Km andata e ritorno: 13 piloti completano la prova.
- 2) Triangolo 507 Km: Prova non compiuta e computata come distanza in linea retta. Migliore distanza 495 Km. Dodici piloti compiono distanze superiori ai 400 Km e tredici fanno più di 300 Km.
- 3) Andata e ritorno di 180 Km: Tutti i piloti arrivano, migliore media 85 Km/h.; venticinque fanno più di 70 Km/h. di media.
- 4) Triangolo di 305 Km: Prova non finita e computata come distanza in linea retta. Distanza migliore 268 Km.
- 5) Triangolo 218 Km: Tredici concorrenti lo completano, media migliore 70 Km/h.
- 6) Triangolo 2x105 Km: Trentacinque piloti lo completano. La media migliore è di 73,7 Km/h.
- 7) Triangolo 308 Km: Tutti i concorrenti lo portano a termine; media migliore 73,7 Km/h.
- 8) Triangolo 334 Km: Cinque piloti completano la gara.
- 9) Triangolo 2x144 Km: 8 piloti arrivati.
- 10) Triangolo 266 Km: 17 piloti arrivati.

Il Campionato Nazionale Canadese

Sembra che questo campionato abbia avuto buon successo organizzativo e notevole affluenza di piloti. I ventitrè iscritti hanno gareggiato dal 17 al 23 luglio. Sono state disputate quattro prove, alternando un giorno di gara ad un giorno di riposo. Purtroppo il tempo non è stato molto favorevole, ed è stato possibile fare soltanto modeste corse, triangoli, o distanze libere.

Ecco la classifica:

1° Webb su Skylark	con 3524 p.
2° Witek (Polonia) su Foka	con 3471 p.
3° Schreder (U.S.A.) HP 11	con 2972 p.

Le Gare Regionali del nord d'Inghilterra

Un buon successo è stato ottenuto in queste gare. Era la prima volta, che una riunione così importante si svolgeva nel nord YORKSHIRE.

Grande entusiasmo da parte dei soci del club locale, che hanno partecipato in 12 alla gara con 5 dei loro alianti. In totale hanno partecipato 30 alianti con 47 piloti. Ecco la cronaca delle giornate di gara con le relative classifiche parziali.

Domenica 28 luglio

Tempo buono, anticiclonico, con un leggero vento da Est. La prova consiste in un'andata e ritorno di 100 Km. WILLS compie due volte la prova. WARMINGER taglia il traguardo a pochi secondi di distacco. Tredici alianti compiono l'andata e ritorno.

Ecco la classifica:

1° CARRICK con « Standard Austria »	punti 1000
2° GAZE con « Standard Austria »	punti 981
3° WILLS con « Skylark 4 »	punti 937

Lunedì 29 luglio

Non c'è gara, alcuni piloti fanno allenamento.

Martedì 30 luglio

Andata e ritorno di 140 Km. 5 alianti raggiungono il pilone di virata. Vince Sandford su « Olimpia 2 ».

1° Sandford su « Olimpia 2 »	con 1000 punti
2° Everitt su « Capstan »	con 870 punti
3° Mead su « Olimpia 419 »	con 835 punti

I primi nella classifica finale, figurano a metà della classifica di questa giornata.

Mercoledì 31 luglio

Condizioni anticicloniche. Si decide per la distanza libera. Estesa copertura di cirri sulla parte occidentale della regione; volando lungo i bordi di questa copertura, Wills trova le condizioni termiche che gli permettono di vincere la gara.

1° Wills su « Skylark 4 »	con 1000 punti
2° Snodgrass su « Skylark 4 »	con 385 punti
3° Caiger su « Olimpia 2 »	con 350 punti

Giovedì 1 agosto

Le condizioni sono ancora anticicloniche, ma i moti convettivi sono migliorati, rispetto alle giornate precedenti.

Tema del giorno: una spezzata di tre lati per un totale di 100 Km. Tredici piloti portano a termine la prova; tre atterrano all'inizio del campo di atterraggio.

1° Wills su « Skylark 4 »	con 1000 punti
2° Boyer su « Olimpia 2 »	con 938 punti
3° Warminger su « Olimpia 419 »	con 901 punti

Venerdì 2 agosto

Giornata debole; la gara è molto combattuta. Il tema è una corsa su spezzata di 80 Km, con due piloni di virata. Nessun pilota riesce a finire la gara. Findan atterra ad un solo miglio dal traguardo; Shepard, Sandford, Ewors e Stothard passano il secondo pilone.

1° Findan su « Olimpia 463 »	con 870 punti
2° Sandford su « Olimpia 2 »	con 750 punti
3° Shepard su « Skylark 3F »	con 720 punti

Classifica finale:

1° Wills su « Skylark 4 »	con 3702 punti
2° Sandford su « Olimpia 2 »	con 3586 punti
3° Goddard Shepard su « Skylark 3F »	con 3319 punti
4° Findan Tarver su « Olimpia 463 »	con 3188 punti
5° Griffiths Edwards su « Skylark 4 »	con 2758 punti

I Campionati della R.A.F. a Venlo, in Olanda

Queste gare erano riservate ai membri della R.A.F. di stanza in Germania, ed ai clubs dell'esercito. Fuori gara ha partecipato il pilota olandese Ed Verpraet.

Nei quattro giorni di gare sono state disputate: una distanza libera vinta da Newholm con 264 Km, un'andata e ritorno di 90 Km, di nuovo una distanza libera, vinta da St. Pierre con 184 Km e, nell'ultimo giorno di gara è stato effettuato il percorso della seconda giornata in forma ridotta.

La classifica vede in testa Newholm, Tauner e St. Pierre; 8°, fuori gara, si piazza l'olandese Ed Verpraet.

Gli 8 Giorni di Angers (Francia)

L'importante gara volovelistica, organizzata dall'Aero Club francese dell'Ovest, per l'assegnazione della Coppa Europa, ha visto in gara ben 45 alianti, fra i quali 5 tedeschi, 1 inglese, 1 belga ed un italiano, il volovelista torinese Bruno Ludovico.

La competizione è stata articolata su 7 prove di velocità su andata e ritorno, su meta prefissata e in circuiti triangolari.

Ha vinto Lacheny su « Foka ».

Ecco la classifica finale:

1° Lacheny (Francia) su « Foka »	punti 5763
2° Labar (Francia) su « Breguet 901 »	punti 5192
3° Grosse (Germania) su « Ka. 6 »	
4° Burton (Inghilt.) su « Skylark 4 »	
5° Bucher (Germania) su « Phoenix »	
6° Delapparent (Francia) su « M-100-S »	
7° Biagi (Francia) su « Breguet 901 »	

Seguono altri 38 classificati, tra i quali il nostro Bruno Ludovico su « M-100-S » dell'Ae.C. di Torino.

Per quanto riguarda il Campionato Nazionale di Francia 1963, diremo che quest'anno è stato vinto da Penaud, che ha gareggiato su « Breguet 901 ».

I Campionati U.S.A. ad Elmira

Anche quest'anno Elmira ha ospitato i campionati nazionali statunitensi di volo a vela. Scorrendo la classifica giornaliera vediamo regolarmente lo « Skylark 4 » di Jhonson e lo RJ5 di Carris in testa agli altri concorrenti.

Ha partecipato alle gare anche il polacco Witek su « Foka », invitato dagli americani ad Elmira, si è classificato terzo. Ecco, in breve, le cronache delle sei giornate di gara.

2 luglio

Il tema della gara è un triangolo di 236 Km. Un leggero vento da sud spinge una massa d'aria umida sulla regione ed una foschia abbastanza pesante diminuisce la visibilità a 3-5 miglia. Un fronte freddo avanza lentamente dal Canada e si trova a circa 150 miglia di distanza. Siccome sono previsti temporali, solo alcuni piloti svolgono il tema a scopo di allenamento.

3 luglio

Il tema di gara è una distanza prefissa, su spezzata, con due punti di virata, indi distanza libera.

Condizioni meteorologiche: Vento forte (30 Kts) da NW. Durante la notte precedente il fronte proveniente dal Canada ha attraversato Elmira lasciando aria fresca, relativamente secca. Lungo la rotta, buone formazioni di cumuli con base sui 2000 metri e cime a 3000. Si sarebbero avuti certamente dei vantaggi volandoci dentro, ma l'intera rotta era percorsa da aerei di linea ed agli alianti era permesso solamente il volo in VFR. Sarà questo un inconveniente che peserà un poco su tutte le gare di questo campionato.

La classifica del 3 luglio è la seguente:

Jhonson su « Skylark 4 »	Km 230	Punti 1000
Carris su « RJ5 »	Km 216	» 988
Zauner su « Ka 6 »	Km 185	» 842

Seguono Bikle e Witek con lo stesso punteggio di Zauner.

4 luglio

Gara di velocità su andata e ritorno di 242 Km. Aria fredda canadese continua ad avanzare da NW. La velocità del vento raggiunge i 22 Kts. I piloti, nelle primissime ore del pomeriggio, non trovano le buone condizioni previste. Punto difficile della gara era costituito da una parte della rotta che correva sottovento al grande e freddo lago di Cayuga. Diversi piloti atterravano infatti in questa zona. Alla fine della giornata la classifica era la seguente:

Bikle su « Prue Std. »	44,4 Km/h	Punti 1738
Higgins su « Elfe »	47 Km/h	» 1702
Jhonson * su « Skylark 4 »	257 Km	» 1677
Carris * su « RJ5 »	212 Km	» 1620
Witek * su « Foka 4 »	260 Km	» 1516

* Prova non terminata. È indicata la distanza percorsa.

5 luglio

Gara di velocità su andata e ritorno a NE su Ithaca. Distanza 54 Km. La corrente fredda da NW si rinforza nelle prime ore del mattino causando una condizione di aria molto instabile. Il vento raggiunge una velocità di 35 Kts. La salita media della giornata è di 3-4 m/sec. Il vento sembra muovere le ombre delle nubi sul terreno alla stessa velocità delle automobili sulle autostrade.

Ecco la classifica del quarto giorno di gara:

Carris su « RJ5 »	Km/h 58,8	Tot. punti 2419
Jhonson su « Skylark 4 »	Km/h 49,4	» » 2367
Bikle su « Prue Std. »	Km/h 43,5	» » 2358
Moffat su « HP8 »	Km/h 73,2	» » 2317
Witek su « Foka 4 »	Km/h 53,2	» » 2252

6 luglio

Andata e ritorno di 138 Km, indi distanza libera. La velocità del vento è discesa a 20 nodi. Pochi cumuli, di modesto sviluppo verticale, lungo la rotta, con base a 1500 m. Ancora proibito il volo in nube a causa degli aerei di linea. Johnson atterra alle 19,50 a 118 Km a SE di Elmira.

Ed ecco la classifica di questo quinto giorno di gara (il settimo del raduno):

Carris su « RJ5 »	Km 420	Punti 3419
Jhonson su « Skylark 4 »	Km 388	» 3293
Moffat su « HP 8 »	Km 370	» 3236
Bikle su « Prue Std. »	Km 320	» 3171
Zauner su « Ka. 6 »	Km 330	» 2969

7 luglio

Distanza libera. Il vento soffia ancora a 20 Kts. da NW. I concorrenti decidono per due rotte possibili. Andare verso est su Capo Cod o attraverso Washington e la Virginia. Johnson è ancora in testa alla classifica. Ecco la classifica:

Jhonson su « Skylark 4 »	440 Km	Tot. punti 4259
Moffat su « HP 8 »	470 Km	» » 4232
Carris su « RJ 5 »	363 Km	» » 4218
Zauner su « Ka 6 »	365 Km	» » 3772
Bikle su « Prue Std. »	286 Km	» » 3750

10 luglio

Gara di velocità su triangolo di 128,5 Km, con i lati SW, N, SE. La velocità del vento è diminuita rispetto alle gare precedenti. La giornata si presenta difficile perché alto-strati impediscono il formarsi delle termiche. Alle 12,30 però un certo numero di piccoli cumuli rende possibile lo svolgimento del tema di gara. Verso le 14 le condizioni termiche peggiorano poi riprendono più tardi con la formazione di grossi cumuli.

La classifica del 10 luglio.

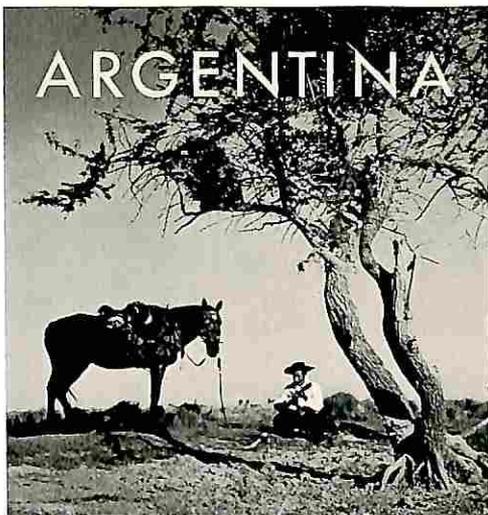
Jhonson su « Skylark 4 »	con 40,5 Km/h	Tot. punti 5010
Carris su « RJ5 »	con 42,5 Km/h	» » 4973
Schreder su « HP 11 »	con 60,7 Km/h	» » 4693
Moffat su « HP 8 »	con 76,1 Km/h	» » 4622
Witek su « Foka 4 »	con 45,3 Km/h	» » 4418

11 luglio

Anche questo ultimo giorno di gara è accompagnato dall'aria fredda proveniente dal Canada. Vento da W a 10 Kts. I piloti si dividono in due gruppi. Il gruppo che ottiene maggior successo si dirige a SSW verso Pittsburg. L'altro gruppo si dirige a est, verso il Connecticut. Il miglior volo della giornata è stato di Smith, su Sisu, con 414 Km.

Ecco la classifica generale con i risultati dell'ultimo giorno di gara:

1° Jhonson su « Skylark 4 »	Km 335	Tot. punti 5824
2° Carris su « RJ5 »	Km 346	» » 5816
3° Witek su « Foka 4 »	Km 380	» » 5344
4° Schreder su « HP 11 »	Km 228	» » 5245
5° Moffat su « HP 8 »	Km 225	» » 5170
6° Bikle su « Prue Std. »	Km 128	» » 5037
7° Comte su « Skylark 4 »	Km 365	» » 4536



50 Alianti al Campionato Nazionale Argentino che si svolgerà a Cordoba nel prossimo gennaio

Il Campionato Nazionale Argentino si svolgerà a Cordoba sull'Aeroporto della Escuela de Aviacion Militar, concesso dall'Aeronautica Argentina alla Federazione del Volo a Vela, la quale organizzerà il Campionato in collaborazione col Club de Planeadores « Los Caranchos ».

È interessante rilevare come detto Club sia formato esclusivamente da piloti della Forza Aerea Argentina e particolarmente da quelli appartenenti alla Escuela de Aviacion Militar di Corboda, organizzazione simile alla nostra Accademia Aeronautica Militare.

Detto Aeroporto dispone di modernissime attrezzature e costituisce la sede ideale per l'organizzazione di un Campionato di Volo a Vela.

Le gare del '64 si svolgeranno dal 10 al 25 Gennaio, periodo particolarmente favorevole, dal punto di vista termico, per voli di grande distanza verso il Sud. Ora che i volovelisti argentini dispongono di alianti modernissimi, non è da escludere qualche risultato sorpresa...

Il numero di alianti che parteciperanno al Campionato non sarà inferiore a 50, dei noti tipi Skylark 3 e 4, Zefir, Foka, Standard Austria, Ka.6 e Olimpia Meise. Sono attesi anche i primi « M100S » commissionati in Italia all'Aer-Pegaso, nonché i Blanik dei cileni, che sono stati invitati ai Campionati Argentini unitamente ai brasiliani. Sembra assicurata anche la partecipazione del noto volovelista nordamericano Dick Johnson col Sisu I.

Il livello tecnico di questa interessante edizione dei Campionati argentini è senza dubbio notevole, e la nostra rivista non mancherà di tenere informati i volovelisti italiani sui risultati che scaturiranno dalle quindici giornate di Cordoba.



Paesaggio tipico della Sierra de Cordoba

Il campo di volo del Club de Planeadores « Los Caranchos »



E' sorta l'« Aer-Pegaso », una società di volovelisti

di Condor



*L'M-100 S costruito in Francia, su licenza,
dalla CARMAN-Moulins-Allier*

Un complesso di circostanze ha indotto un gruppo di volovelisti di Varese, Milano e Torino a costituire una Società per azioni tecnico-commerciale, denominata AER-PEGASO.

Il motivo più immediato di questa decisione è da ricercarsi nell'esistenza dell'aliante M-100 S, suscettibile di grande diffusione e attualmente costruito con successo anche in Francia.

Come è noto, l'aliante standard M-100 S è stato costruito negli anni scorsi dalla Società Aeromere di Trento. La produzione, iniziata nel 1960, è stata di 41 esemplari, costruiti in piccole serie di 10 esemplari ciascuna, l'ultima delle quali terminata nel 1962. Tali aliante sono stati costruiti praticamente su commessa dell'Aero Club d'Italia, e venduti poi a Club e privati italiani, che hanno pagato circa il 50 % del prezzo dell'aliante, mentre l'altro 50 % restava a carico dell'Aero Club d'Italia, sotto forma di contributo d'acquisto. In

questo modo è stato possibile rinsanguare l'esiguo parco aliantistico nazionale, con un aliante standard di ottime prestazioni, che ha riscosso giudizi assai favorevoli anche da parte di piloti stranieri di chiara fama che hanno avuto occasione di provarlo.

L'Aeromere però, nel 1962, veniva posta in liquidazione, senza che potesse essere attuata quella campagna propagandistica per la vendita dell'aliante all'estero, che era già nell'animo dei suoi dirigenti.

È chiaro infatti che non è pensabile una produzione industriale di aliante in Italia, basata solo sulle possibilità di assorbimento del mercato italiano, dove i piloti non raggiungono il migliaio e gli aliante sono complessivamente circa 140. Si valuta che il volo a vela italiano, sia pure in questa fase di promettente sviluppo, può determinare una richiesta annua di una decina di aliante o poco più.

All'estero invece le condizioni sono ben diverse. Esistono nazioni dove i piloti volovelisti sono decine di migliaia, e migliaia gli aliante. Una casa tedesca che costruisce esclusivamente aliante ha una produzione di circa cinquecento aliante all'anno ed effettua le consegne, attualmente, a quasi tre anni dall'ordine!

Si è dunque pensato che l'M-100 S poteva essere offerto sul mercato estero in condizioni di concorrenza, non tanto per il prezzo che, data la limitata produzione, risulta necessariamente più elevato rispetto a quello di aliante similari prodotti in maggior numero, ma per i termini di consegna, non così dilazionati.

Creare un mercato all'estero per un prodotto nuovo, non conosciuto, non è però cosa facile. Soprattutto quando si tratta di un prodotto come l'aliante, i cui acquirenti, piloti e club, hanno quasi sempre esigenze particolari.

Per un tale mercato potenziale ci volevano dei volovelisti, che potessero come tali offrire il prodotto ad altri volovelisti, soddisfacendo nel contempo a tutte le richieste in merito alle caratteristiche tecniche della macchina, agli strumenti, agli accessori.

Così, trovata nell'AVIONAUTICA RIO S.p.A. di Sarnico (Bergamo) la Ditta idonea a continuare la produzione dell'aliante, si è pensato di affiancarla con una Società tecnico-commerciale che è appunto l'AER-PEGASO.

È forse superfluo sottolineare i vantaggi che una tale organizzazione può apportare al volo a vela nazionale. Basti pensare che, riuscendo a incrementare la produzione con le vendite all'estero, si ridurranno i costi e quindi, dopo qualche tempo, i prezzi; si migliorerà la qualità dell'aliante poiché una produzione continua consente di mettere a punto ogni particolare; i volovelisti potranno godere di un'assistenza per quanto riguarda le parti di ricambio, le riparazioni.

Insieme alla Ditta costruttrice, ci si aspetta che sia l'AER-PEGASO a fornire una assistenza tecnica ai proprietari di M-100 S, attraverso circolari in cui verranno illustrati gli aggiornamenti, le modifiche e dati tutti i suggerimenti che la pratica potrà di volta in volta dettare, e mettendosi a disposizione di quanti si rivolgeranno ad essa per la soluzione di particolari problemi.

Ma il lavoro dell'AER-PEGASO, che è iniziato con l'M-100 S, non si esaurisce certamente qui. È intento della Società offrire ai volovelisti italiani tutto quanto può loro necessitare: anche, fra l'altro, altri alianti, italiani e stranieri. Così il CVV-8 biposto e gli alianti polacchi, per i quali sono in corso le trattative per la rappresentanza. Per quanto riguarda strumenti di bordo ed accessori, l'AER-PEGASO ha già assunto la rappresentanza di case produttrici estere (tedesche, polacche, inglesi) in modo da poter fornire ai richiedenti anche tutti questi indispensabili, o utili, complementi dell'aliante. Ma tutto questo materiale viene selezionato prima di essere offerto, nell'intento di offrire soltanto quanto vi sia di più idoneo allo scopo come qualità e, a parità di qualità, di prezzo più basso. Di tutto questo la Società fornirà ampie notizie attraverso le sue circolari.

Ma qualcosa di più va detto sull'AVIONAUTICA RIO, su questa Ditta, nuova nell'ambiente volovelistico, che con dinamismo e, ci auguriamo e ne siamo convinti, lungimiranza, si è accinta alla produzione di alianti.

L'AVIONAUTICA RIO svolge attualmente la sua maggiore attività nella produzione di motoscafi di lusso, realizzazioni veramente superbe nel loro genere, alle quali arride il migliore successo. Parallelamente ha in corso la costruzione di una serie di 10 alianti biposto CVV-8

« Bonaventura », 8 dei quali ordinati dall'Aeronautica Militare Italiana, e di 20 alianti M-100 S, al momento attuale praticamente tutti venduti, e per la maggior parte all'estero. Dato il successo commerciale delle vendite, assicurato appunto dall'AER-PEGASO, ha già deciso di impostare la costruzione di un'altra più cospicua serie di M-100 S, senza soluzione di continuità rispetto alla prima.

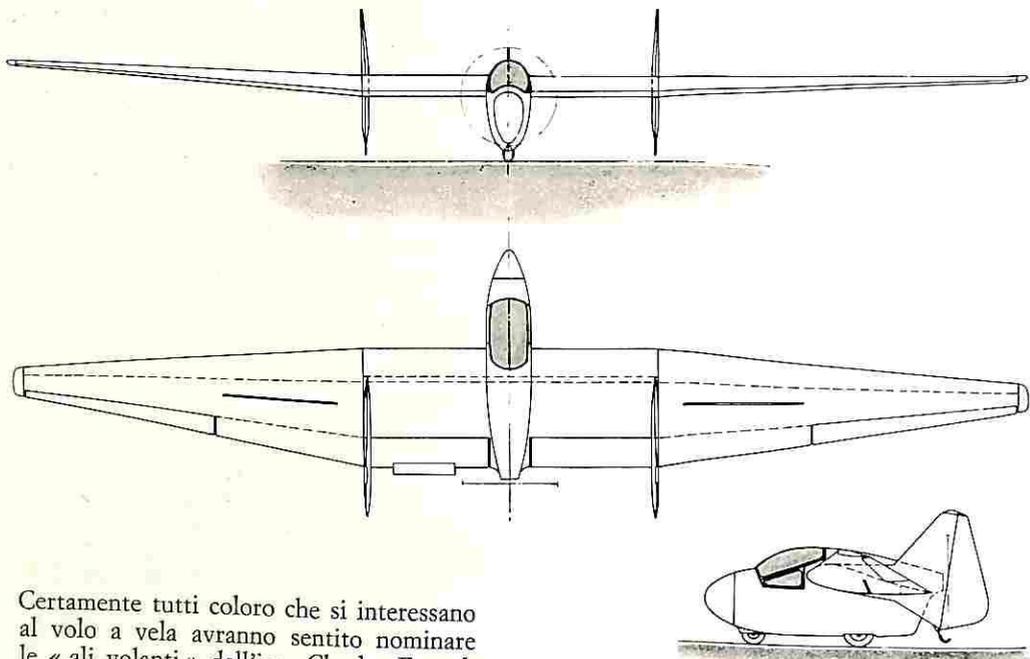
Sotto la guida dinamica e capace del Dr. Luigi Scarani e dei suoi fratelli, l'AVIONAUTICA RIO potrà veramente dire una parola importante nello sviluppo della nostra flotta aliantistica, tuttora così esigua, e quindi in definitiva contribuire allo sviluppo del volo a vela nazionale.

L'AER-PEGASO intende essere sempre più rappresentativa del volo a vela italiano. Ai suoi attuali componenti, che sono Walter Vergani (presidente), Plinio Rovesti, Giorgio Orsi, Guido Colnaghi, Alberto e Piero Morelli, Oreste Ricotti e Roberto Manzoni, altri se ne aggiungeranno mediante distribuzione di azioni ad ogni aumento di capitale.

Iniziative di questo genere non sono una novità in campo internazionale. Per esempio, in Inghilterra, la Slingsby Sailplanes Ltd. è una società di volovelisti e presidente ne è Philip Wills. La Slingsby costruisce alianti e vende i suoi alianti ed accessori. L'AER-PEGASO, nelle circostanze particolari in cui è sorta, limita la sua attività al campo commerciale e dell'assistenza tecnica.

È viva la speranza dei promotori che questa iniziativa abbia l'appoggio e la fiducia di tutti i volovelisti italiani.

Il Fauvel A.V.45 « Aero-Voilier »



Certamente tutti coloro che si interessano al volo a vela avranno sentito nominare le « ali volanti » dell'ing. Charles Fauvel. Questi strani alianti sono diffusi in tutto il mondo grazie alle loro indubbie doti di volo nonché di robustezza e di semplicità costruttiva. Era ovvio, soprattutto in Francia dove molti studi sono stati condotti circa l'impiego dei motoalianti, che si tentasse di realizzarne degli esemplari motorizzati. Da notare infatti che la particolare configurazione esterna si presta ottimamente ad una eventuale motorizzazione dell'aliante permettendo di porre posteriormente il motore, riducendo notevolmente la resistenza all'avanzamento.

L'A.V. 45, che ci accingiamo a presentare, è difatti la versione motorizzata dell'A.V. 361, il quale è a sua volta una estrapolazione del notissimo A.V. 36 del quale un esemplare (I-DAWN) si trova al Centro Alpino. Già un primo tentativo era stato fatto dalla casa tedesca Bölkow che aveva realizzato lo A.V. 36 C.M. a motore posto, per l'appunto, posteriormente. Ora, forse sulla base di queste esperienze l'ing. Fauvel ha realizzato lo A.V. 45. La produzione in serie di tale motoaliente è assicurata dalla nota casa francese S.té Aéronautique Normande (S.A.N.)

di Bernay che si è resa famosa costruendo gli Jodel Ambassadeur e Mousquetaire.

L'A.V.45 Aero-Voilier è stato omologato dalla F.A.I. nella categoria « Alianti a dispositivo di volo incorporato » (Self Launching Sailplane). Il suo motore è un « SO-LO » a 4 cilindri e 2 tempi da 25 C.V.; esso rimpiazza efficacemente il trainatore, ed inoltre, in caso d'atterraggio fuori campo, grazie a delle batterie facilmente reperibili sul posto, può ripartire, eliminando così il noioso quanto costoso recupero. A bordo è un dispositivo di controllo (barografo comandato dal contatto-motore) che permette di effettuare tutte le insegne F.A.I. dimostrando che il motore è stato usato solo per il decollo.

Il motore, posto posteriormente come abbiamo accennato sopra, è dotato di uno speciale dispositivo che permette all'elica di bloccarsi in posizione verticale nella scia della cabina, maggiorando così di pochissimo la resistenza.

A motore spento le caratteristiche sono di poco inferiori a quelle dell'A.V.361. La finezza alla velocità di 85 Km/h. è di 27 (E. max.); a 70 Km/h. la velocità minima di caduta è di 0,80 m/s.

Con il motore SOLO con un peso totale di 304 Kg. l'A.V.45 decolla, da pista erbosa ben livellata in 110/120 m. La velocità massima di salita al livello del mare è di 3 m/s. La capacità massima dei due serbatoi è di 33 litri; pertanto l'autonomia è di circa 400 Km. con vento nullo ed a regime economico (senza contare il potenziale di quota disponibile all'arrivo in volo veleggiato). Il primo prototipo era equipaggiato all'inizio (vola da tre anni) da un motore Nelson tipo 59 A da 42 C.V. ora fuori produzione. Con tale motore sulla pista di Cannes decollava in 65/75 m. con salita, al livello del mare, di 4 m/sec. Sempre col primo prototipo si è potuto stabilire in differenti condizioni di volo quali siano le varie prestazioni. Da notare il tempo impiegato per passare da una virata inclinata di 45° da un lato ad una virata, sempre di 45° da un altro lato, che è stato cronometrato in 3" 2/5.

Esteriormente l'A.V.45 si presenta come un monoposto «ala volante» bideriva con struttura lignea intelata. Il carrello, fisso, è del tipo «monotraccia»; sotto le derive esistono dei pattini che permettono al velivolo di rimanere in posizione orizzontale. La ruota principale, posta posteriormente è dotata di freno mentre l'anteriore, ausiliaria, è orientabile, essendo collegata al pedale di direzione. L'equilibrio perfetto si ottiene regolando il seggiolino.

Il velivolo è stato calcolato nella categoria III del Regolamento di Calcolo Francese 2014 relativo agli alianti, con un peso totale di 350 Kg. cosa che gli attribuisce il fattore di carico a rottura 10, permettendogli il volo in nube. Il calcolo delle raffiche del vento si basa su raffiche di 16 m/s. La velocità di calcolo V_{Di} è di: 266 Km/h.

L'A.V.45 risponde tanto ai requisiti del Regolamento Francese AIR 2002, quanto alle condizioni Internazionali considerate dall'OSTIV.

L'abitacolo spaziosissimo, dotato di ottima visibilità, anche verso il basso presenta dietro al pilota un ampio vano adatto per ossigeno, radio ecc. La larghezza dell'abitacolo è di 60 cm.



*L'aliante « Fauvel A.V.45 »
col sistema d'involò incorporato.*

CARATTERISTICHE:

Apertura alare	m. 13,78
Lunghezza	m. 3,68
Superficie	m ² 15,95
Allungamento	12
Peso a vuoto equipaggiato	Kg. 220
Peso in ordine di volo	Kg. 304

PRESTAZIONI:

Velocità massima in volo orizzontale con aria calma	Km/h. 230
Velocità massima in volo orizzontale con aria agitata con raffiche di 16 m/s	Km/h. 143

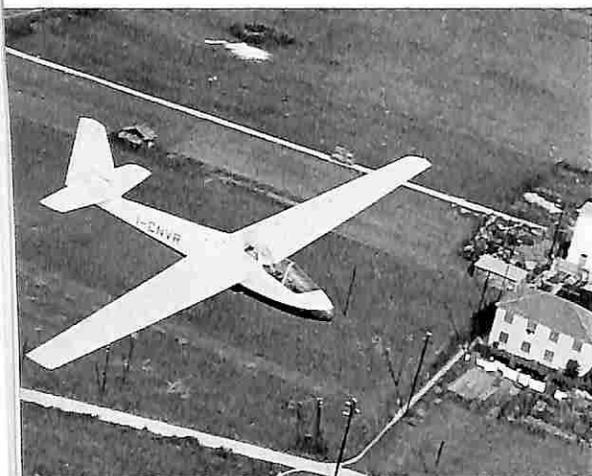
PRESTAZIONI CON ELICA IN BANDIERA

Finezza massima	27 (a 85 Km/h)
Vel. discesa minima	0,80 m/s (a 70 Km/h)
Vel. discesa a 100 Km/h	1,30 m/s
Vel. max. in picchiata con aerofreni	190 Km/h

Igino Goggi

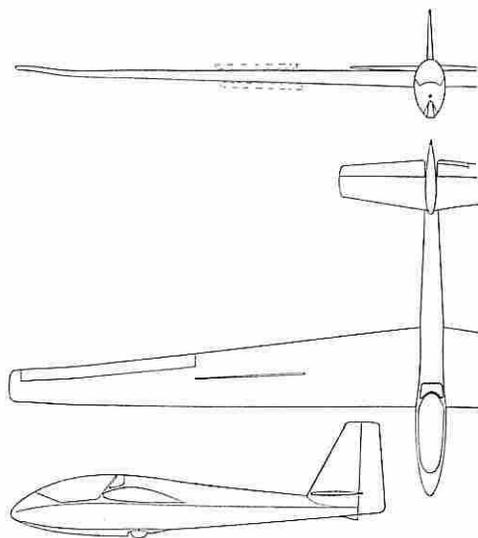
Il senza coda « Fauvel A.V.36 »





Aliante EC 40 « Eventuale »

dell'Ing. Edgardo Ciani



Dati principali

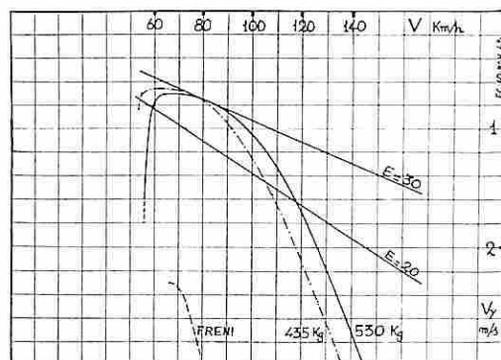
Tipo biposto in tandem, scuola e allenamento, acrobatico limitato.

Progetto: Ciani.

Costruzione: SSVV, viale Aviazione 65, Milano.

Primo volo: luglio 1963.

Esemplari costruiti: due sino al 1963.



Ala

Apertura	m	17,7
Superficie	m ²	21,3
Allungamento		14,8
Profilo radice NACA		653620
» metà NACA		653617
» estremità NACA		4415
Corda alla radice	m	1,713
» » estremità	»	0,669
» media	»	1,205
Diedro per ala, ventre	°	3°
Freccia al 25% per ala	°	2°
Svergolamento	°	4°

In legno, monolongherone a sbalzo, fasciame interamente in compensato.

Longheroni secondari per: alettoni; diruttori; attacco posteriore.

Attacco: due spinotti per congiunzioni longheroni, due spinotti per attacco anteriore ala fusoliera, due spinotti per attacco posteriore. Spinotti tutti cilindrici con maniglia.

Collegamento comandi: quattro spinotti del tipo semiautomatico a molla.

Alettoni

Tipo: frise con fessura	
Apertura ciascuno	m 3,663
Superficie ciascuno	mq 1,22
Corda media	m 0,334
Movimento in su	28°
» in giù	21°

Equilibratura statica: 10 % o 40 %: in esperimento.

In legno, monolongherone, fasciame in compensato. Comando rigido in tubi; quattro cerniere per alettone.

Diruttori

Tipo DFS a fessura.	
Apertura ciascuno	m 2,05
Limitano V candela a	Km/h 160
Posizione, % corda	54 %
Superficie totale pale	mq 0,78
Struttura mista legno/dural. Ogni pala ha due leve di supporto e un supporto folle intermedio. Comando rigido in tubi. Blocco automatico in chiusura. Antiaspirazione: sbloccati in volo si aprono solo di due cm.	

Impennaggio orizzontale

Apertura	m 3,98
Superficie totale	mq 3,34
» equilibratore	» 1,13
Corda media	m 0,84
Braccio 25 % C M A/I	» 4,395
Movimento in su	25°
» in giù	20°
Profilo NACA	65009
Regolazione	flettner
Equilibratura statica	zero

In legno, stabilizzatore con fasciame in compensato, equilibratore intelato. Ripiegabile contro il verticale smontando uno spinotto per semipiano: flettner da non scollegare. Comando equilibratore e flettner rigido in tubi.

Impennaggio verticale

Superficie totale	mq 2,02
» timone	» 0,75
Braccio 25 % C M A/I	m 4,62
Equilibratura statica	zero
Sup. parte con vero b. attacco	mq 1,89
Movimento ambo lati	35°
Profilo NACA	65009

Struttura simile all'orizzontale. Comando in cavi.

Prevista (già provata) modifica che porterà a superficie totale mq 1,8 e superficie timone mq 0,8 circa.



Sistemazione equipaggio

Fusoliera

Lunghezza	m 7,78
Altezza max	» 1,35
Larghezza max	» 0,62
Sezione max.	mq 0,62

Numero dei posti: due, tandem.

Carrello: ruota fissa 360 x 150
pattino ant. su gomma
pattino coda su gomma.

In legno, semiguscio con 21 ordinate e 4 correnti principali: fasciame in compensato a forte spessore. Secondo seggio-

Sistemazione equipaggio





Pattino, ruota, pattino coda

lino circa 30 cm più alto del primo. Pedaliera anteriore regolabile in lunghezza, schienale anteriore regolabile; seconda pedaliera escludibile (per poter tenere i piedi sotto ad essa sul pavimento) con innesto automatico. Secondo posto tipo poltrona con braccioli; primo posto tipo sedia a sdraio con solo bracciolo sinistro. Cruscotto unico, spazio per otto strumenti da 80 mm più targhette per norme. Spazio disponibile per secondo cruscotto. Capottina unica con facile accesso anche al secondo posto. Carenatura smontabile in vetro/poliestere sulla zona attacchi ala-

Piano ripiegato



ri. Previsto un allungamento del muso di circa 25 cm per centraggio.

Pesi

Ala	Kg	170
Fusoliera	»	135
Impennaggio orizzontale	»	10
Peso a vuoto	»	315
Strumenti	»	5
Zavorra	»	20
Peso equipaggiato	»	340
Carico max	»	190
Peso totale	»	530
Carico alare	Kg/mq	25

Nota. Con l'eliminazione zavorra, che ora è necessaria per ammettere il solo primo pilota di 65 Kg più para, e con altre modifiche, si ritiene di portare il peso equipaggiato a 310 Kg, e il CU a 210 Kg.

Carrello trasporto

Utilizzabile il carrello Uribel, naturalmente con cambio delle selle che sono facilmente smontabili.

Limitazioni

Regolamento seguito: BCAR/E

CdN: Scuola/Acrobatice limitato.

Manovre permesse a 530 Kg: Looping; chandelle; vite; virate strette; nube.

Manovre vietate: quelle invertite e quelle in cui si superano 3,5 g.

Limitazioni di carico

CU max complessivo: 190 Kg.

Posto anteriore: minimo Kg 70, max Kg 120.

Posto posteriore: quanto rimane.

Limitazioni di velocità

Max aria calma (raffiche sino 5 m/s) Km/h 165

Max aria calma apertura diruttori » 165

Max in turbolenza (raffiche sino 20 m/s) » 134

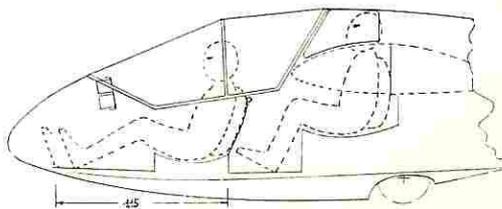
Max traino (raffiche sino 10 m/s) » 134

Nota. La V max di 165 Km/h in aria calma è dovuta al fatto che il regolamento seguito prescrive come V max il 95 % di quella a cui è stata provata l'apertura brusca dei diruttori. In volo libero l'aliante è stato provato senza inconvenienti sino a 200 Km/h.

Impostazione dell'Eventuale

Correva il '59 quando si cominciò a dire che ci voleva un biposto camminatore come l'Urendo ma acchiappatermiche uso Canguro. E, dato che doveva servire anche per la scuola, incontravi vecchi istruttori, dai fondelli incalliti nel secondo posto, che timidamente accennavano a visibilità e comodità. Tutto ciò porta due conseguenze:

a) l'acchiappatermiche deve spiralarlo stretto e piano, e avere buoni comandi. Ma mentre un alettone malvagio si sistema rifacendolo, se il carico alare è troppo alto bisogna buttare tutto: quindi meglio esagerare nella superficie. E per evitare aperture da quadrimotore l'allungamento risulta basso: con questa partenza è difficile fare una macchina migliore dello Zefir, si può solo fare un simpatico galleggiante livello standard.



Naturalmente bisogna pensare ai kamikaze: lo stallo ci vuole dolce. Svergolamento, alettone a fessura, profili tranquilli etc.;

b) perchè il secondo ci veda deve stare anche lui davanti all'ala, Tandem o affiancato? Pare che il tandem assomigli di più a un monoposto, meno choch psicologico al decollo; minor sezione (vero: un bel-l'affiancato è largo come la 1100) e quindi possibilità di uso anche sportivo; e infine niente zavorre mobili per quando uno è solo. Sarebbe interessante anche lo sfalsato: ma qui ci sono due Bocian così simpatici, uno è portato a copiare. Unica licenza, il seggiolino del secondo più alto del primo di almeno una spanna, sempre per vederci, dato che un istruttore parlava di ciò appoggiandosi con noncuranza a un robusto bastone.

Quindi disegnato il muso; buttata giù un'ala con un poco di freccia negativa (il tutto circa otto volte, da cui il nome Eventuale), alea jacta: non resta che provvedere dei piani di coda tradizionali per non fare fatica.



Cruscotto definitivo, si vedono anche: sgancio, diruttori, trim, regolazioni pedali

Quanto agli impennaggi, vari amici dopo averli visti mi hanno soavemente chiesto se avrei adottato l'Olimpus oppure l'Orfeus, perchè secondo loro solo reattori da oltre 5000 Kg. si adattavano con piani così grossi. In verità questo ordigno, quando poggia sul pattino, solleva il verticale all'altezza di un primo piano, mentre acerbe Lolite possono danzare all'ombra dell'orizzontale. Non è che ci sia uno sbaglio di virgola nel calcolo; mi sono

Posto posteriore: si vede cloche, sgancio, trim, una pedaliera e la regolazione schienale anteriore





Il raccordo alare smontato

levato il gusto di farli uso modelli volanti, per poter provare a tagliarne qualche pezzo: altrimenti nessuno poi prova a ingrandire perchè naturalmente bisogna rifare calcoli e prove statiche: invece se si tagliano dei pezzi basta rifare le prove di volo.

Naturalmente tutte queste chiacchiere non si sarebbero trasformate in due prototipi se non ci fosse stato aiuto da parte AeCI e di tanti altri amici; specialmente per la messa a punto, che è stata fatta molto meglio del solito ed ha dimostrato come

Attacchi e spinotti, a cui si accede smontando la schienale 2° posto



qualsiasi particolare, magari già soddisfacente, possa essere migliorato, talvolta in modo incredibile (con il semplice sistema di provare).

Altra modesta cosa che la messa a punto ha insegnato è di prendere in considerazione qualsiasi critica, anche se apparentemente sbagliata; delle critiche sicuramente sbagliate hanno portato a migliorare una cosa a cui nessuno dei due pensava. Penso quindi che ci vogliano ancora esami e critiche, anche se la macchina sembra abbastanza a posto.

Come va

Sinora i due esemplari sommano forse 100 ore: e oltre al Briglia R. che ha fatto il grosso del collaudo, e a Zoli che ne ha fatto un pezzetto, solo una trentina di piloti hanno volato: quindi è abbastanza per dire che è normale (non pericoloso) ma è difficile dare un parere preciso e completo perchè nessuno lo ha realmente alla mano. Cerco di essere sincero, elencando il bene e il male; dando tutti i dati per due persone.

1) *Veleggia come gli altri*

Però il Canguro sale di più, mentre in planè sembra che cammini di più l'Eventuale. Altre prove di volo indicano che questo vale poco più del Bocian. Le prime misure danno delle V_y min da 70 a 80 cm/s; E_{max} da 28 a 31. In conclusione deve valere su per giù quanto uno standard.

2) *Stallo*

Molto simpatico, con alettoni e timoni sempre funzionanti. Si può volare in stallo, sui 58 Km/h, e $V_y = 2$ o 3 m/s. Nello stallo brusco casca il muso.

3) *Vibrazione di avviso stallo*

Con raccordo originale, 70 in rettilineo, 75 in spirale (velocità a cui inizia la vibrazione, che è chiara a 5 Km/h di meno). Sul LDUE modificato il raccordo: vibrazione a 65 in rettilineo, 70 in spirale. Sui prossimi di serie, che peseranno meno, altra riduzione di 2 o 3 Km.

Certo gli sportivi preferirebbero non averla, mentre chi pensa alla scuola preferisce che l'avviso di stallo ci sia.

4) Vite

Si ha dando almeno il 50 % di piede: si arresta, con piede contro, in circa un decimo di giro.

5) Comandi

— Alettoni

Inizialmente duri (uso Canguro). Il 26 sett. ridotto differenziale, piccolo vantaggio; il 28 sett. modificato il becco dell'alettone con cartone e nastro adesivo: risultato ottimo, alettoni simpatici. Notevole ed inaspettato vantaggio nel centrare le termiche. L'uso del cartone rende perplessi gli astanti.

— Profondità

Il flettner risulta piccolo: il suo aumento, eseguito con chiodi e martelli e compensato, rivela una vibrazione che nasce dal cattivo raccordo del piano orizzontale. Detto viene sistemato con plastilina e la smette.

Resta il fatto che il flettner è asservito all'equilibratore (per riportarlo a zero) e comandato dal pilota (per spostare lo zero); per cui volare senza trimmare è scomodo. Pare ciò piaccia agli allievi, non piaccia agli esperti, e sia scomodo in acrobazia. Forse l'automatismo è inutile.

Resta inoltre il dubbio che l'equilibratore sia piccolo (oppure sia troppo grande lo stabilizzatore) perchè in termica, spiralandolo a meno di 75/80 Km/h, la velocità scappa facilmente di 5 Km/h. Può anche essere dovuto al non averlo alla mano, o al fatto che sono sempre 25 Kg/mq. Tutto sommato sarà interessante provare un altro piano. (Sarebbe molto interessante provare a volare con un solo semipiano!).

— Timone

La messa a punto ha fatto sparire gli ultimi residui di rispetto che alcuni avevano per me: la storia del Ciani che con la sega affetta gli alianti è diventata una favola. Il timone era sconcertante: nel senso che si poteva volare senza usarlo, ma quando uno voleva infilzare una termica sembrava scarso. Inoltre forza di pedale troppo piccola. Il 29 sett. si attacca una paletta di compensato al bordo d'uscita del timone: forza di pedale ragionevole, risposta più rapida. Il 23 ott. segato via 25 cm in altezza di deriva: andiamo meglio, si vira prima. Il 27 altra segatina di 10 cm, pro-



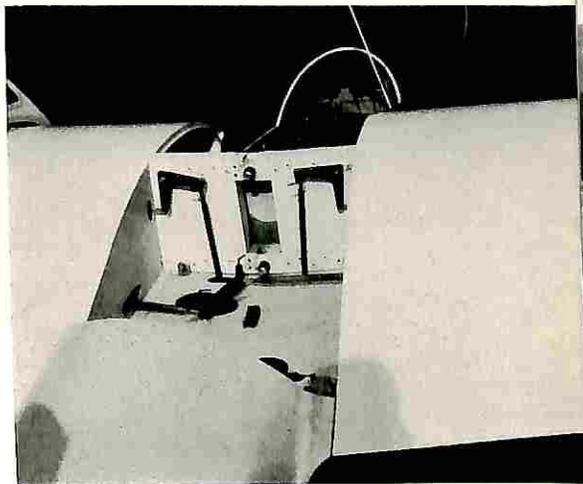
Cappottina chiusa, diruttori e raccordo ala-fusoliera.

ve più estese. Tutti dicono che è meglio: stabilità sufficiente, si può fare l'otto senza piedi senza troppo scivolare, ma si vira assai più alla svelta. È strano vedere un simile panzone che evolve così stretto. A rigor di logica converrebbe tagliare ancora, ma probabilmente il vantaggio ulteriore è quasi niente.

— Diruttori

Risulta subito un errore di disegno per cui il sinistro si apre prima del destro, quindi modifica. L'efficacia dei diruttori è no-

I collegamenti dei comandi: si vede anche il cruscotto primo tipo.



tevole, livello Uribel: dato che il pattino frena sul serio si può pensare a facili fuori campo.

Se sbloccati inavvertitamente, in volo si aprono solo di un paio di cm, e quindi si sale ancora a traino: in compenso il blocco automatico per funzionare bene richiede un notevole sforzo di comando. Così a occhio e croce non mi dispiacerebbe aggiungere un blocco meccanico.

Nota. A questo punto l'aspetto dello LDUE è sensazionale: deriva con via quasi mezzo metro, timone con pezzo aggiunto, flettner con altra aggiunta, raccordo alare di cartone diverso fra sinistra e destra, con fili di lana e specchio per vederli. Qualcuno dice sarebbe bene portarlo in officina.



6) Effetti secondari

— Imbardata inversa

È all'incirca zero.

— Rollio indotto

Positivo ma piccolo piccolo. Tagliando la deriva è aumentato un poco, il che è più comodo a traino.

— Effetto bandiera

Era notevole: anche tagliando la deriva è rimasto grande, e sembra che faciliti l'andare a traino senza fare le ben note bisce.

7) Abitacolo e comandi

— Visibilità

Ottima per il primo, buona per il secondo. Questo, essendo seduto più alto del primo, vede addirittura sopra la testa del primo.

— Cloche

La prima spostata avanti, con relativo fulcro, la seconda allungata. Forse ambedue richiedono ulteriori spostamenti avanti o indietro della manopola, di qualche cm.

— Pedaliere

La prima pare a posto, regolazione inclusa: la seconda era troppo indietro, è stata spostata avanti di 4 cm.

— Trim

Per primo pilota con gambe lunghe non è comodo. Per il secondo niente da dire.

— Sganci

Soddisfacenti.

— Ventilatori

Non molto comodi: inoltre il primo dovrebbe essere più avanti.

— Sedili

Il primo è discreto, ma un po' « in squadra »: il secondo è un po' piatto. I braccioli del secondo vanno bene, ma le cavità ci vorrebbero più lunghe, come riposo. 10 cm di più sulla lunghezza farebbero bene ad ambedue i posti.

— Chiusura capottina

Nell'ipotesi di svenimento del primo, e necessità di lancio con para (oh brividi!) il secondo deve slegarsi per poter aprire.

— Cruscotto

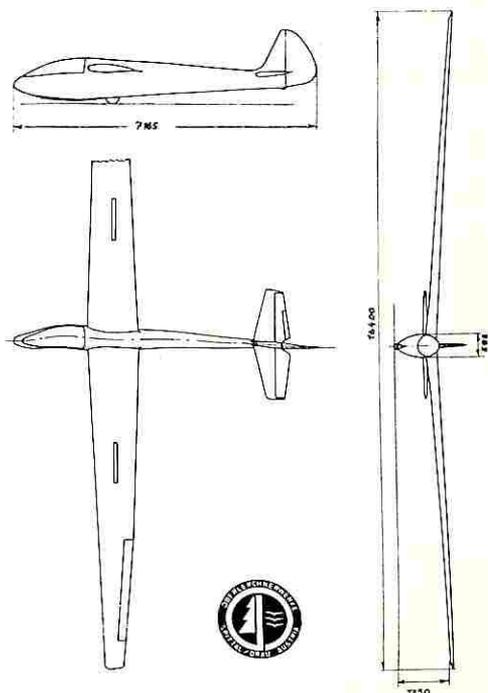
Con quello originale il secondo vede solo due strumenti; con quello modificato ne vede quattro o cinque. Quindi il cruscotto è rimasto uno solo: però c'è il posto per montare anche il secondo cruscotto.

8) Difetto notevole

Per ammettere il solo primo pilota di 65 Kg (più para) ci vogliono 20 Kg di zavorra nel muso (naturalmente fissi, altrimenti dopo tre giorni sarebbero già persi). Questi antipatici 20 Kg saranno eliminati allungando il muso e alleggerendo la coda. Complessivamente un giudizio non si può dare, anche perchè ancora non c'è stato un sufficiente uso in termica. Una critica abbastanza comune è « troppo facile ». Probabilmente come scuola è su per giù a posto, mentre come sportivo è buono ma è limitato proprio da quelle cose che per la scuola sono positive (altezza fusoliera per visibilità del secondo, vibrazione avviso stallo etc.). Sarebbe possibile farne una versione sprint, ma resta da vedere se ne vale la pena, o se non è più semplice attaccargli due metri d'ala in più.

Ing. Edgardo Ciani

**Presentato da
Franz Ulbing a
Calcinате
il monoposto austriaco
da alta performance
« Mg-23-SL »**



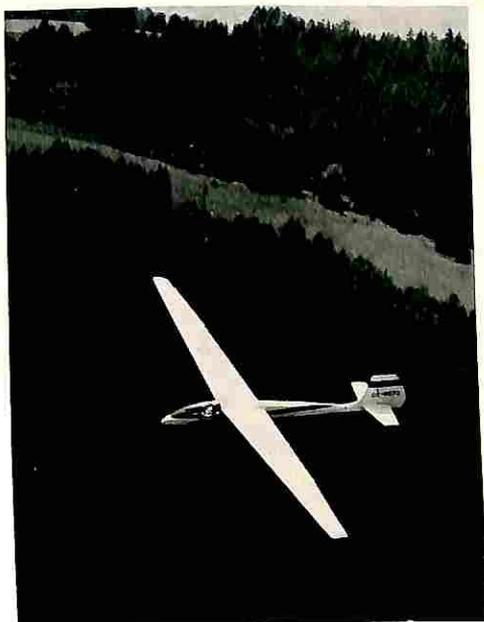
Dal 22 al 27 Luglio 1963, il noto campione austriaco Franz Ulbing ha presentato in volo ai piloti del Centro Studi del Volo a Vela Alpino di Calcinате del Pesce, il monoposto da alta performance « Mg-23-SL », costruito in Austria dalla nota casa Oberlerchner di Spittal-Drau. L'aliante è stato poi messo a disposizione dei piloti del Centro Alpino i quali hanno effettuato numerosi veleggiamenti nelle regioni delle prealpi varesine e del Verbano.

Il giudizio espresso dai vari piloti sulle qualità dell'« Mg-23-SL » è stato unanimemente positivo. L'aliante, infatti, è stato molto apprezzato per le sue prestazioni generali di volo e, particolarmente, per le sue ottime doti di finezza e manovrabilità. Ammirata anche l'accurata costruzione e la verniciatura speculare della cellula.



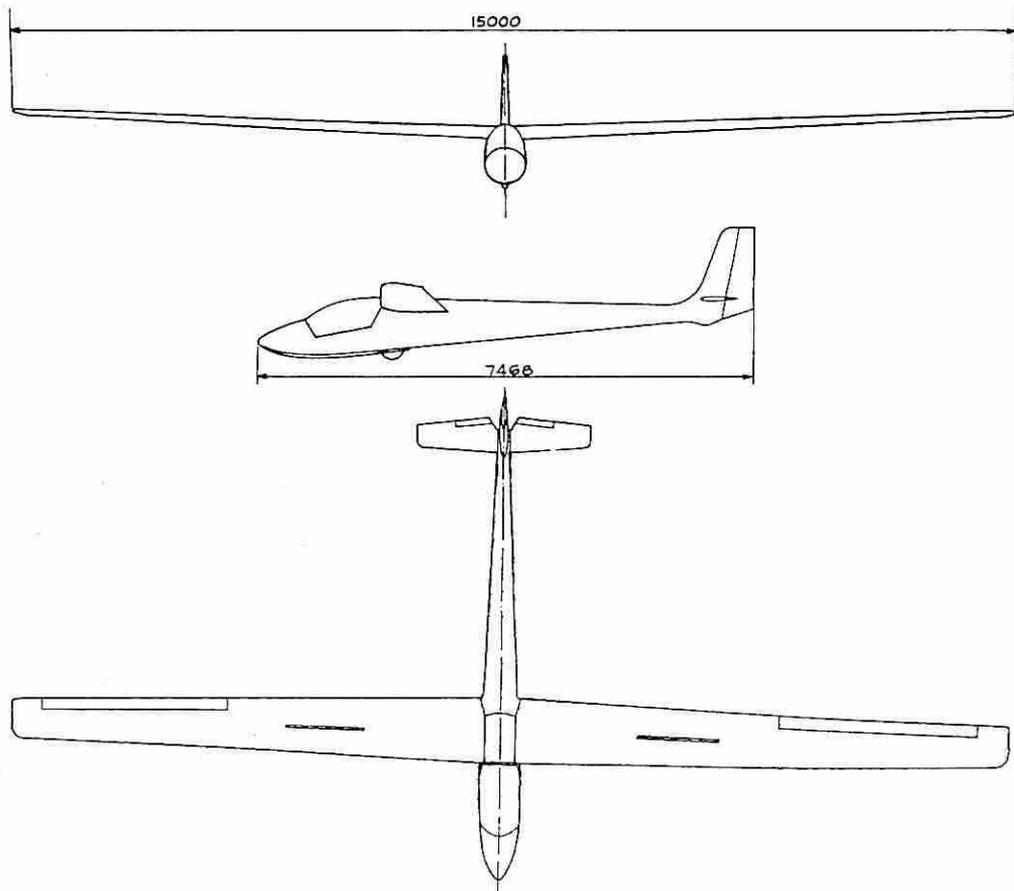
Ecco i principali dati tecnici dell'« Mg-23-SL »:

Apertura alare	m	16,40
Superficie	m ²	14,20
Allungamento		18,6
Lunghezza della fusoliera	m	7,16
Peso a vuoto	Kg	240
Carico utile	»	120
Peso in ordine di volo	»	360
Carico alare	Kg/m ²	25
Velocità minima di discesa a		
74 Km/h	m/s	0,64
Rapporto di planata a 78 Km/h		1:33
Velocità di discesa a 100		
Km/h	m/sec	1,05
Velocità massima	Km/h	200
Velocità massima di rimorchio	»	130
Profili laminari Serie NACA 63.		



Il nuovo quindici metri standard della Slingsby

Le tre viste del nuovo Standard della Slingsby



Il nuovo progetto standard della Slingsby deriva da un quindici metri che la ditta inglese aveva già costruito nel '54 col nome di Skylark 2. Nel '54 quest'aliante era all'avanguardia: dal suo disegno derivarono poi i tipi 3 e 4 che hanno avuto grande successo in tutto il mondo. La Slingsby abbandonò poi, in seguito a questo successo, lo standard, per dedicarsi completamente, fino dal '60, ai due 18 metri.

La richiesta, o la moda degli standard è aumentata molto negli ultimi anni, ed ora la ditta di Kirbymoorside ha deciso di introdurre nel mercato un nuovo quindici metri.

Sembra che sia stata data molta importanza a questo nuovo progetto, usando persino il calcolatore elettronico, oltre alle prove in galleria, per ottenere buona precisione di risultati. Gli ultimi standard di produzione mondiale tendono a migliorare le caratteristiche degli alianti a discapito della comodità del pilota. In questo ultimo progetto si cercherà di dare al pilota il maggior comfort possibile, compatibile con la buona penetrazione dell'aeroplano.

Il tritico ci mostra infatti una fusoliera molto simile a quella dello Skylark 4, di cui abbiamo già potuto apprezzare il comfort e la visibilità.

Completamente nuovo, rispetto ai tipi precedenti è il disegno degli impennaggi, di piccola superficie e a grande distanza dal baricentro. Il piano orizzontale è previsto completamente mobile. L'ala ha allungamento 18, profili laminari, e una finitura molto curata, come d'altra parte sono curate le ali degli Skylark.

Interessanti i comandi ad aste push-pull scorrevoli su cuscinetti di plastica autolubrificanti, per cui viene eliminato in questo aliante l'ingrassaggio, fatta eccezione per il gancio di traino e la ruota centrale. Sportelli d'accesso in gran numero permettono una facile manutenzione. Sia i cavi che le aste possono essere

sostituiti senza aprire la tela o il compensato. La parte anteriore della fusoliera è smontabile ed intercambiabile con quelle fornite dalla ditta. A richiesta è applicabile sulla ruota centrale un freno a ganasce. Comunque è già previsto nella serie un efficiente freno a nastro.

Non è ancora possibile stabilire un programma di costruzione e di consegne, ma in ogni modo il prototipo sarà finito alla fine del '63.

Si pensa che sia possibile consegnare gli alianti in tempo per i prossimi campionati mondiali.

R. K.

VOLOVELISTI!

**RINNOVATE IL VOSTRO ABBONAMENTO SERVENDOVÌ DELL'AC-
CLUSO MODULO DI CONTO CORRENTE POSTALE N° 27-440 INTE-
STATO AL CENTRO STUDI DEL VOLO A VELA ALPINO - VARESE.**

Arruolamento specialisti nell'Aeronautica Militare

1. Il Ministero della Difesa comunica che è indetto un concorso nell'Aeronautica Militare per l'arruolamento volontario di 1.250 Avieri Allievi Graduati con ferma iniziale di 4 anni nei ruoli Servizi, Specialisti e Assistenti Tecnici.

Possono partecipare al concorso i cittadini italiani:

— delle classi 1943, 1944, 1945, 1946 e della classe 1947 se nati entro il 30 aprile;

— in possesso della licenza di Scuola Media Inferiore o di Avviamento Professionale (triennale) o di altri titoli di studio equipollenti, conseguiti entro il 15 gennaio 1964;

— celibi o vedovi senza prole;
— di buona condotta e appartenenti a famiglia di accertata moralità;
— idonei fisicamente;

— mai stati dimessi da Corsi per Allievi Specialisti dell'Aeronautica Militare.

2. Gli ammessi, dopo un corso d'istruzione della durata di un anno scolastico, se giudicati idonei dalle Commissioni Ministeriali, sono promossi Avieri Scelti e possono raggiungere il grado di Sergente dopo i primi 30 mesi di servizio; allo scadere dei 4 anni di ferma, possono rafferinarsi, a domanda, per altri 2 anni e transitare in tal modo, nel ruolo dei Sottufficiali di carriera. Per coloro che preferiscono congedarsi al termine della ferma quadriennale, questa rappresenta comunque un periodo utilmente speso per conseguire un'alta specializzazione professionale nei rami della tecnica che offrono le più vaste possibilità di impiego presso Enti Statali ed aziende private, fra cui quella di essere assunto dall'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato, nei posti riservati ai tecnici provenienti dalle Forze Armate.

3. Le domande di ammissione al concorso, redatte su carta legale, dovranno pervenire, non oltre il 15 gennaio 1964, alle Sezioni di Reclutamento dei Comandi delle Regioni Aeree di Milano, Roma e Bari.

La classifica del trofeo « San Pedrino » al 30 settembre

Gioachino Kalkreuth, del Centro Alpino, probabile vincitore dell'ambito Trofeo per il 1963.

Nel momento di andare in macchina, la Commissione Sportiva del Trofeo « San Pedrino » ci ha consegnato le classifiche individuale e per Club, alla data del 30 settembre, dell'importante competizione annuale.

Tale classifica non subirà, almeno per quanto riguarda i primi posti, importanti modifiche, anche dopo l'aggiunta dei pochi voli compiuti nel mese di ottobre.

Va rilevato intanto, che il lavoro della Commissione Sportiva per l'assegnazione del Trofeo « San Pedrino » non è stato tanto semplice.

Qualche concorrente ha scelto obbiettivi non sempre facilmente individuabili sulle carte al 200.000 e la Commissione ha dovuto compiere spesso un difficile lavoro di ricerca e di controllo su carte a scala minore.

Ad ogni modo, la classifica definitiva e le classifiche mensili dell'anno 1963, saran-

CLASSIFICA per CLUB - al 30 Settembre 1963

1° C.S.V.V.A. - VARESE	- Kalkreuth	2882	
	- Brogginì	2152	
	- Bertoli	1964	
	- Orsi A.	1924	
	- Giusti	1911	
		<hr/>	Punti 10.833
2° C.N.V.V. - RIETI	- Paglia	1407	
	- Nordio	1378	
	- Piludu	1147	
	- Urbani	606	
	- Bellini T.	408	
		<hr/>	» 4.946
3° G.V.V. - COMO	- Barazzetti	1936	
	- Orsi G.	1078	
	- Bolognesi	296	
		<hr/>	» 3.310
4° Aero Club - TORINO	- Motta	623	
	- Peccolo	528	
	- Perotti	522	
	- Lamera	521	
	- Di Modica	255	
		<hr/>	» 2.449
5° C.P.V. - MILANO	- Mantica		» 193
6° Scud. Volov. Milan.	- Brigliadori R.		» 127
7° Aero Club - BOLOGNA	- Acquaderni		» 57
8° A.V.M. - MILANO	- Marietti		» 54

CLASSIFICA INDIVIDUALE al 30 Settembre 1963

	<i>Voli</i>	<i>Km.</i>	<i>Punti</i>	<i>Club</i>
1° Kalkreuth Gioacchino	17	1902	2882	CSVVA Varese
2° Brogginì Ferdinando	27	1870	2344	CSVVA Varese
3° Bertoli Umberto	12	1647	2152	» »
4° Barazzetti Guglielmo	15	1382	1936	GVV. Como
5° Orsi Adele	14	1284	1924	CSVVA Varese
6° Giusti Guglielmo	15	1348	1911	» »
7° Pagni Carlo Alberto	14	1321	1579	» »
8° Paglia Michele	10	1103	1407	CNVV. Rieti
9° Nordio Sergio	7	879	1378	» »
10° Vergani Walter	9	831	1152	CSVVA Varese
11° Piludu Ferruccio	11	935	1147	CNVV. Rieti
12° Orsi Giorgio	8	777	1078	GVV. Como
13° Pronzati Attilio	7	958	1010	CSVVA Varese
14° Motta Carmelo	5	484	623	Ae.C. Torino
15° Urbani Paolo	5	456	606	CNVV. Rieti
16° Manzoni Roberto	3	337	565	CSVVA Varese
17° Peccolo Renzo	5	489	528	Ae.C. Torino
18° Perotti Giovanni	4	394	522	»
19° Lamera Fiorenzo	4	364	521	»
20° Bellini Trinchi Silvia	5	408	408	CNVV. Rieti
21° Bolognesi Silvio	1	148	296	GVV. Como
22° Di Modica Gaetano	2	153	255	Ae.C. Torino
23° Kufferle Riccardo	2	151	246	CSVVA Varese
24° Altieri Luigi	3	225	225	» »
25° Pauli Paulo	2	125	225	» »
26° Castagno Franco	3	208	208	Ae.C. Torino
27° Morelli Piero	1	101	202	» »
28° Fianco Gualtiero	2	193	193	CNVV. Rieti
29° Mantica Umberto	3	193	193	C.P.V. Milano
30° Ohlmer Eggert	1	96	192	CSVVA Varese
31° Muneghina Roberto	3	191	191	Ae.C. Torino
32° Zosi Massimo	2	189	189	CNVV. Rieti
33° Bruno Ludovico	3	188	188	Ae.C. Torino
34° Fiori Ezio	3	186	186	CSVVA Varese
35° Russo Francesco	1	162	162	CNVV. Rieti
36° Lattarulo Giovanni	2	160	160	» »
37° Ciani Edgardo	2	139	139	CSVVA Varese
38° Spadoni Costante	2	137	137	CNVV. Rieti
39° Brigliadori Riccardo	2	127	127	Scud. Vol. Mil.
40° Della Chiesa Carlo	2	126	126	Ae.C. Torino
41° Ferrero Marco	2	115	115	»
42° Pagnoni Natale	1	106	106	CNVV. Rieti
43° Pilat Mario	1	106	106	» »
44° Bianchini Carlo	1	106	106	» »
45° Fares Felice	1	106	106	» »
46° Puppi Mario	1	51	102	Ae.C. Torino
47° Garnero Marco	1	51	102	»
48° Acquaderni Pietro	1	57	57	Ae.C. Bologna
49° Marietti Stefano	1	54	54	A.V.M. Milano

no pubblicate quanto prima in un numero speciale di « Volo a Vela » e comunicate, a fine anno, ad ogni interessato.

La premiazione avrà luogo probabilmente in occasione del prossimo Briefing Volovelistico delle due Torri.

Poichè, come abbiamo detto, la classifica che pubblichiamo non subirà sostanziali modifiche, il vincitore dell'ambito Trofeo per il 1963 sarà sicuramente il volovelista Gioacchino Kalkreuth, del Centro Studio del Volo a Vela Alpino di Varese.

Kalkreuth è un pilota di volo a vela tedesco che risiede in Italia da quasi due anni e che in questo periodo ha svolto un'intensa attività sportiva presso il Centro Alpino di Calcinate. Detentore del « C » d'oro, con due diamanti, è un volovelista di classe, serio, tenace e particolarmente appassionato allo studio della meteorologia applicata al volo a vela. Si è dedicato ai voli della « San Pedrino » con un entusiasmo ed una volontà di vincere senza pari, cimentandosi in difficili veleggiamenti alpini che ha sempre condotto e portato a termine brillantemente.

La sua tenacia e la sua passione sportiva saranno premiate con la vincita dell'ambito Trofeo. Intanto, in attesa del verdetto definitivo, diciamo anche noi all'ottimo pilota: Bravo Gioacchino!

**BANCA
LOMBARDA**
di Depositi
e Conti Correnti

•
SOCIETÀ PER AZIONI
FONDATA NEL 1870

**MILANO - VARESE - GEMONIO
TRADATE - VENEGONO**

Gruppo volo a vela Vipiteno

di Luigi Larch

Il Gruppo Volo a Vela di Vipiteno, costituito nel 1955, in breve tempo contava oltre 30 soci. In seguito, visto che il Volo a Vela era legato a sacrifici e spese, il numero dei soci si ridusse ad una decina di veri appassionati.

Ricevuto dall'Aero Club Bolzano uno « Zögling » scassato, venne riparato in diverse centinaia di ore serali di lavoro.

Siccome negli anni 1955-56 l'Aero Club Bolzano era privo di istruttori di Volo a Vela, i componenti del Gruppo si dedicarono all'aeromodellismo, progettando e costruendo oltre 80 modelli, tutti veleggiatori. In diverse gare a Bolzano ed all'estero hanno potuto piazzarsi perfino ai primi posti in classifica. Hanno pure allestito una bella mostra di aeromodellismo e tenuto un corso gratuito teorico-pratico di aeromodellismo per i giovani.

Quando l'Aero Club Bolzano nel 1957 assunse un istruttore per il Volo a Vela subito si sono brevettati ben 5 Vipitenesi.

Data la scarsità di alianti a Bolzano, il Gruppo decise nel 1958 di comperare in Germania un biposto usato. Elaborato un audace piano di finanziamento e dopo aver estorto i biglietti da mille uno per uno ai pochi soci rimasti, è stato acquistato un « Mü 13E, Bergfalke I ».

In attesa dei documenti d'importazione, questo aliante ha volato a Kufstein per una intera stagione. Dopo una revisione generale in una fabbrica germanica, ha potuto essere finalmente importato in Italia a fine 1959. Durante tutto l'anno 1959 furono nel frattempo giornalmente raccolti interessanti dati meteorologici, dimostrando così, l'idoneità della zona di Vipiteno per il Volo a Vela alpino.

In attesa della immatricolazione dello aliante, questo ed il carrello di trasporto furono messi a punto e rifiniti in ogni parte in oltre 700 ore lavorative e poi trasportati a Bolzano.

Nell'autunno 1960 il Gruppo ha potuto per la prima volta iniziare provvisoriamente l'attività sul campo di Vipiteno con un « Canguro » ed il verricello dell'Aero Club di Bolzano. L'eco della prima manifestazione è stata imponente. Molti cittadini, giovani ed anziani, per dimostrare la loro simpatia si sono fatti iscrivere al Gruppo ed all'Aero Club.

Per promuovere l'incremento del Volo a Vela, molti vecchi soci hanno spesso rinunciato ai propri voli a favore di nuovi soci ed interessati.

Prima e dopo ogni attività però, quando l'aliante doveva essere montato e smontato, per portarlo a spalle in un garage, non c'erano più che i soliti... « muli », stanchi, ma contenti.

Quando il Gruppo, nel febbraio 1961, ha dovuto restituire tutti i mezzi all'Aero Club, si è trovato nella necessità di acquistare un verricello. Dopo una cinquantina di lettere in Italia ed all'estero, l'esito era ancora negativo; non si trovava un buon verricello per pochi soldi. I soliti matti decisero dunque di costruirne uno di propria mano. Dopo una minuziosa progettazione fino ai minimi particolari e dopo interminabili dibattiti, nacque in 775 ore di lavoro serale un potente verricello semovente, che funziona con sicurezza ed in modo perfetto a piena soddisfazione dei costruttori.

Alla fine del 1961, al Gruppo, alto di morale ma finanziariamente a terra, si presentò l'occasione di trovare una baracca; venne un'ennesima volta applicato il torchio ai soci e così nella primavera 1962 il Gruppo dispose anche di un hangar, costruito in 570 ore lavorative, su terreno comunale, gentilmente messo a disposizione.

Quando a fine luglio 1962 venne dato finalmente il permesso di volo, i soliti « maghi » avevano pronto perfino una « checca ».

Venne iniziata così l'attività, che si svolge ora con regolarità e sicurezza ogni giorno festivo e qualche volta anche prefestivo, essendo il permesso di volo legato a questi soli giorni. Questi « puri » non si scoraggiano neppure, se il loro vento, che ha soffiato per tutta la settimana, proprio la domenica non spira.

Il Gruppo, che conta oltre 40 soci (15 attivi), è dotato del seguente materiale: un biposto « Mü 13 E - Bergfalke I »;



I volovelisti Larch e Egger col verricello in costruzione

un monoposto « Grunau II/b »;
un verricello semovente da 150 HP;
un baraccone di 24 metri;
una « checca » per il recupero del cavo;
un carrello-torre di controllo ed accessori vari.

È previsto l'acquisto di un altro monoposto.

I Volovelisti di Vipiteno si sentirebbero rimeritati dei sacrifici sostenuti, se il loro permesso di volo venisse esteso su una più vasta zona.

Luigi Larch

Il biposto Mü 13 E « Bergfalke 1° » sul campo di Vipiteno



L'Accademia Aeronautica a Rieti

di Ugi

Allievi del 1° scaglione con il Cap. Colò - Comandante dello « Zodiaco 2° » - e gli istruttori Olivieri, Scano, Lattarulo, Zen, Bertolini e Briigliadori



Il 12 agosto 1963 si è concluso sull'Aeroporto di Rieti il Corso Informativo di Volo a Vela, organizzato presso il Centro Nazionale V.V., per gli Allievi Ufficiali Piloti del corso ZODIACO II dell'Accademia Aeronautica.

Al « corso » hanno preso parte 65 allievi con i rispettivi Ufficiali d'inquadramento, al comando del Cap. Pil. Giancarlo COLO', suddivisi in due turni, comprendenti:

per quello dal 12 al 28 luglio n. 32

allievi e per quello dal 20 luglio al 12 agosto, n. 33 allievi.

Dei 65 allievi, due erano di nazionalità peruviana.

Atteso il carattere — per il momento — meramente informativo dato al « corso », la programmazione era stata elaborata allo scopo di fare acquisire ai partecipanti una determinata conoscenza basilica del mezzo che utilizzavano, quale presupposto per la dimostrazione dell'ulteriore sfruttamento che ne derivava ai fini del

veleggiamento, attraverso appropriate lezioni di volo che, inizialmente, non prevedevano il decollo solo pilota.

L'attività di volo attuata per ciascun allievo, era compendata in:

n. 8 voli di circa 15', per un totale di ore 2, quale didattica basica,

n. 4 voli di circa 30', per un totale di ore 2, quale didattica del veleggiamento,

n. 1 volo di ore 1, quale dimostrazione della tecnica del veleggiamento e sfruttamento delle condizioni meteo

il tutto per un minimo di 5 ore, più o meno variabili, ma comunque sempre in eccesso nella generalità.

Gli allievi partecipanti erano già in possesso del brevetto di pilota di aeroplano, avendo svolto la prescritta attività per un totale di ore 30 su velivolo AT.6, peraltro nell'anno precedente al « corso ».

Ciascun scaglione — a sua volta — venne suddiviso in 3 squadre di 10/11 elementi, di cui la metà svolgeva attività al mattino e l'altra al pomeriggio.

Le stesse erano affidate agli Istruttori sigg. Rino SCANO, Luciano OLIVIERI e Giovanni LATTARULO, coordinati nell'attività di volo dal Capo Pilota sig. Muzi — a cui era affidata la direzione della « linea » — che a sua volta si avvicinava nell'istruzione.

In quel periodo ed in determinate circostanze, il Centro si è avvalso anche della fattiva collaborazione degli Istruttori sigg. Giancarlo Silva, Alessandro Carocci, Giovanni Bertolini e Nanni De Marta. I piloti trainatori hanno svolto anch'essi una encomiabile attività, in particolare i sigg. Zasa, Zen e Pelini, oltre ai validi « volontari ».

Gli alianti utilizzati sono stati in prevalenza i noti biposto « Canguro » ed un CVV8 Bonaventura, (alante che se modificato opportunamente — come si sta facendo — metterà in luce le sue qualità scolastiche a livello superiore), e per qualche solista l'M 100 S, di cui sono state apprezzate le doti.

Sul campo funzionavano mezzi dell'A.M. per servizi recupero alianti, antincendii e sanitario, oltre ai servizi di trasporto da



Il Pilota istruttore Rino Scano

e per il Monte Terminillo, ove alloggiavano gli allievi.

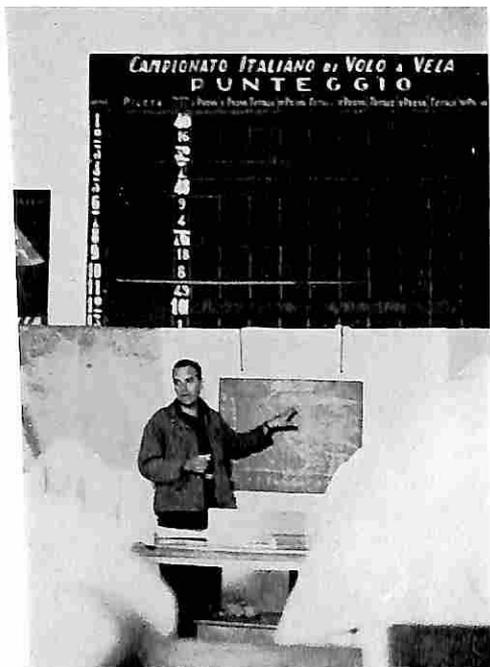
Alle lezioni di volo, che venivano svolte secondo orari rigorosamente prestabiliti e che tenevano conto della particolare programmazione (lezioni basiche: dalle ore 8 alle ore 11 a.m. e dalle 16 alle 19, veleggiamenti: dalle ore 11 a.m. alle 16), seguivano quelle teoriche di meteorologia e di aerodinamica tenute dal Direttore del Centro.

Durante ciascun turno, apprezzatissime conferenze sono state tenute dal Gen. Nannini (Introduzione al volo a vela), dal Prof. Piero Morelli (Tendenze costruttive negli alianti) e dal Cap. Plinio Rovesti (Meteorologia applicata al volo a vela), che sono risultate del massimo interesse per l'alto livello del loro contenuto.

Come detto in precedenza e cioè per quanto non inizialmente previsti, a dimostrazione della bontà del metodo didattico attuato e della validità degli Istrut-

Gli specialisti di Rieti





Ugo Goggi, direttore del Centro di Rieti

Fulvio Zasa, capo dei trainatori ed Ettore Muzi, Capo Pilota Istruttore del Centro Nazionale di Rieti



tori del Centro, nonché tenuto conto dell'entusiasmo e del profitto dei partecipanti, alcuni allievi venivano autorizzati al decollo solo pilota verso la fine dell'attività del I scaglione.

In considerazione dei risultati conseguiti e senza minimamente modificare il programma, onde dare atto della fiducia che le Superiori Autorità avevano riposto nell'organizzazione dell'Ae.C.I., tutti gli allievi del II scaglione effettuavano il decollo solo pilota, destando un notevole senso di entusiasmo in quanti erano preposti o vicini o vigilanti all'attività che si svolgeva.

Inoltre 3 partecipanti del I scaglione, unitamente al Comandante del Corso, potevano completare l'attività per il conseguimento del brevetto « C ».

L'attività di volo è stata quanto mai intensa e complessa; essa si sintetizza in 1053 voli per:

ore 362,50 di volo a vela

ore 286,16 di volo a motore per aerotrains e sondaggi,

con ore 649,06 di attività di volo generale.

Dei 68 partecipanti (65 allievi e 3 Ufficiali) che hanno svolto attività di volo, n. 38 sono stati autorizzati al decollo s.p. n. 4 hanno proseguito l'attività per il conseguimento del brevetto.

La media mensile dell'attività per ciascun Istruttore è stata intorno alle 100 ore e proporzionata è risultata quella dei piloti trainatori.

Il « corso » è stato sempre seguito dalla attenzione polarizzata delle Autorità militari aeronautiche che lo hanno inquadrato nel giusto risalto di una tradizione interrotta dagli eventi bellici, ed avente fini formativi e tecnici. Carattere di solennità ebbe la apertura del corso e grande rilievo venne dato alla cerimonia.

Durante lo svolgimento dell'attività, visite sono state effettuate dal S. Capo di Stato Maggiore dell'A.M., Gen. Valentini, e dal Gen. Spadaccini, futuro Comandante dell'Accademia; mentre quotidiani erano gli interessamenti dimostrati con calorosa cordialità.

Da parte degli allievi tutti, la passione e l'entusiasmo dimostrati, sono fonte di motivi di contentezza per chi ha a cuore

L'espansione del volo a vela; è stato lo spargere di un seme che darà — ineluttabilmente — i suoi frutti.

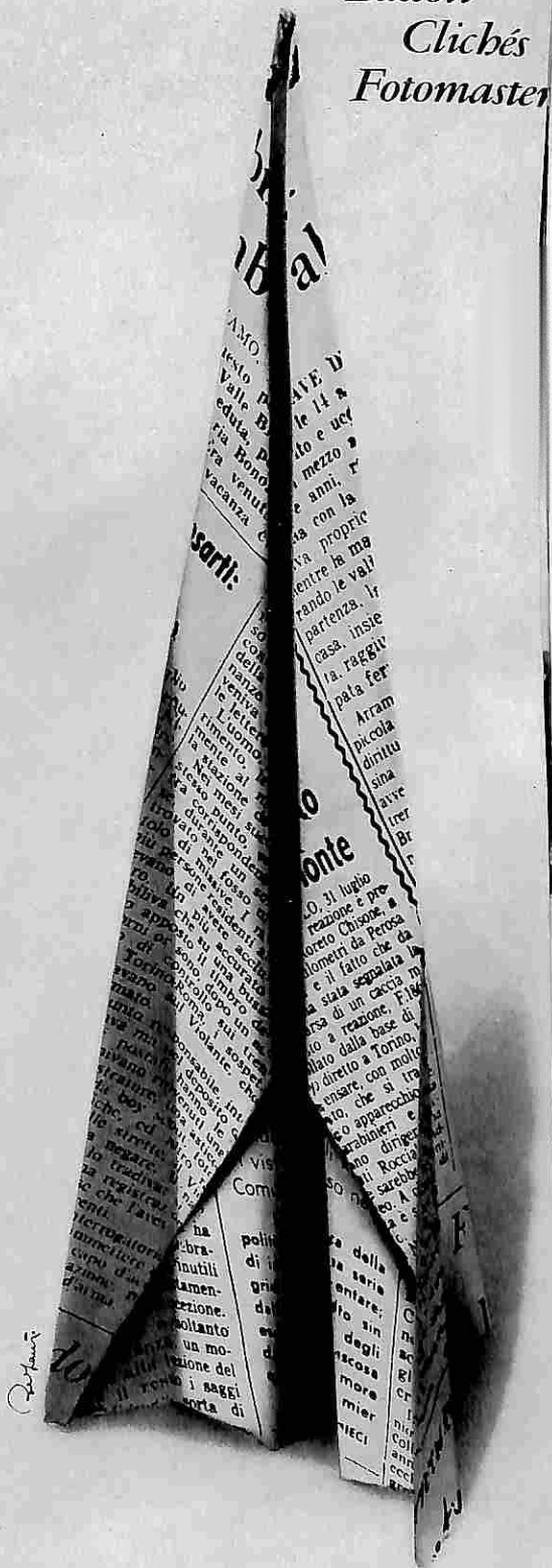
Durante l'attività essi hanno compiuto voli in ogni possibile condizione, ed hanno sperimentato il veleggiamento nelle più svariate e diverse situazioni il cui benefico apporto era legato alla particolare orografia della Valle Reatina.

Soprattutto durante il primo periodo, il tempo — volovelisticamente e climatologicamente parlando — non è stato favorevole e solo mercè lo spirito di sacrificio del personale del Centro (istruttori, piloti e specialisti) a cui si univa l'entusiasmo degli allievi, si è riuscito a portare egregiamente a termine il compito affidato (giova qui ricordare a titolo di esempio, che durante un volo di istruzione, il Capo Pilota « incontrava » un fulmine che entrato da una estremità alare del Canguro, correva per tutta la lunghezza dell'ala e fuoriusciva dall'estremità opposta).

Poc'anzi si è parlato di seme gettato, non è retorica, ma realtà; poiché se la spinta è partita dalla lungimiranza di Capi, il volovelismo accostato — tramite il C.N. V.V. — a giovani in via di alta formazione, ha fatto il resto, conquistando alle sue ali silenziose nuove e feconde schiere di elementi, potenzialmente futuri reggitori delle cose aeronautiche che, al fascino ed al godimento che se ne trae, vi hanno apprezzato lo sport puro, quale palestra altamente educativa, nonché i mezzi che offre per le più svariate discipline scientifiche.

Solamente chi ha visto gli allievi ufficiali lasciare il campo di Rieti al termine del « corso » può comprendere questo sentimento di certezza e la targa ricordo che essi hanno lasciato a memento del loro momentaneo passaggio non potrà diventare altro se non l'inizio di una consuetudine che con lo ZODIACO II ha ridato vita ad una « felice tradizione » dell'Accademia Aeronautica.

Bassoli
Clicbés
Fotomaster



Campioni in vetrina...



L'attuale campione: *A dir le sue virtù basta un sorriso...*



L'ex campione: *Si è dato agli studi aerodinamici. Ora sta collaborando alla messa a punto del nuovo biposto di Ciani.*



L'aspirante campione: *Si sforza di entrare nel Foka, ma è troppo... lungo.*

Fotocronache volovelistiche

Umberto Mantica ha acquistato lo «Zefir» presentato dai polacchi all'esposizione di Genova. Ecco l'aliante sul campo di Novi Ligure dopo la brillante presentazione di Popiel.



Un gruppo degli ex aliantisti da sbarco e assalto che ha partecipato al convegno organizzato sull'aeroporto volovelistico di Calcinate del Pesce il 29 Settembre scorso. Al centro il Comandante del Reparto Colonnello Contoli.

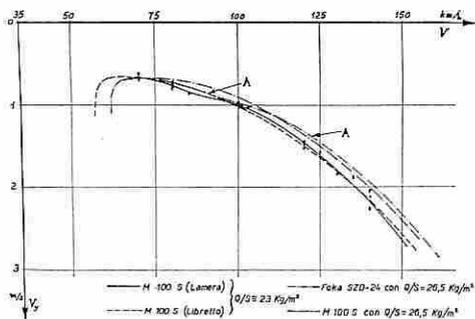


Il Dott. Zanzi - Presidente dell'Azienda di Soggiorno di Varese e del Centro Alpino parla ai componenti del Consiglio Direttivo dell'O.S.T.I.V. a chiusura del Congresso Internazionale dei Piloti Istruttori di volo a vela.



A proposito della « Critica degli alianti italiani a Junin »

dell'Ing. Alberto Morelli



Ho letto l'articolo dell'Ing. Ciani « Critica degli alianti italiani a Junin » pubblicato sull'ultimo numero di « VOLO A VELA » e, tradotto in francese, su « AVIA-SPORT » di Settembre.

L'Ing. Ciani arriva alla conclusione che gli alianti italiani presentati a Junin sono vecchi e debbono quindi essere rimpiazzati da dei nuovi di migliore progetto se non si vuole perdere terreno rispetto agli stranieri. A sostegno di questa tesi l'Ing. Ciani porta diversi argomenti, sostanzialmente riguardanti il progetto aerodinamico. Tuttavia alcune delle sue osservazioni mi sembra che possano essere discusse, il che mi permetto di fare qui di seguito, sia pur brevemente, per trarne poi qualche deduzione.

L'Ing. Ciani basa tutto il suo ragionamento sulle polari delle velocità di cinque alianti e cioè:

1) Zefir 2; 2) Standard Austria; 3) Vasama; 4) Foka; 5) Uribel B.

Di questi cinque alianti, il primo è di classe « Libera », munito di flap, carrello retrattile ecc. e quindi non può essere confrontato con gli altri che invece sono degli « Standard », almeno se si basa questo confronto soltanto sull'esame delle polari.

Dell'« Austria » e del « Vasama » non si riportano polari misurate bensì le polari calcolate fornite dai costruttori. Ora, osservo che, per l'incertezza che comporta il calcolo delle varie resistenze al moto, tali polari sono sempre poco attendibili anche se calcolate con serietà, in buona fede. Si pensi che persino il calcolo della resistenza indotta è incerto per i fenomeni di interferenza con la fusoliera, per la presenza di fessure fra alettoni, flap ed ala ecc. Quando poi si tratta di valutare le resistenze di profilo e parassite, non ci si può affidare ad altro che all'esperienza perchè non esistono mezzi teorici di calcolo.

Così stando le cose, le polari calcolate non possono servire ad altro che ad un primo esame orientativo ma non devono essere confrontate con polari misurate e tanto meno essere utilizzate per trarne delle conclusioni.

La polare del « Foka » è invece data come polare misurata in volo e si nota subito che è assai meno « sensazionale » di quelle calcolate.

Veniamo infine all'« Uribel B ». Secondo la polare riportata, questo aliante ha una velocità di caduta minima di 76 cm/s a circa 75 Km/h. A 126 Km/h scende 2 m/s e, estrapolando (ottimisticamente) con una tangente rettilinea alla curva nel punto corrispondente a 130 Km/h, che è il punto di massima velocità interessato dalla curva in questione, si troverebbe 3,5 m/s a 150 Km/h. Ci troviamo di fronte a caratteristiche presso a poco paragonabili a quelle del vecchio « Canguro », anche in volo veloce. Il che, se dichiarato dall'Ing. Ciani che dell'« Uribel » è il progettista, sarà magari vero, ma tuttavia per me sorprendente sia perché l'« Uribel » è generalmente apprezzato dai piloti sportivi, sia perché, con un'ala di 16 di allungamento, dotata di profili laminari e con carichi alari convenzionali, si dovrebbe facilmente ottenere di meglio.

L'Ing. Ciani cita nel suo articolo anche l'aliante « M 100 S » del quale però non riporta la polare perché non in suo possesso. Sono pertanto ben lieto di fornire nel grafico allegato una polare dell'« M 100 S », ottenuta da un gran numero di misurazioni in volo eseguite sistematicamente dal pilota Fiorenzo Lamera sul suo aliante I-TATI n.c. 025, previa taratura degli strumenti, correzione dell'errore di posizione delle prese di pressione e riduzione finale dei risultati alle condizioni dell'aria tipo a quota zero.

Questa polare è sostanzialmente eguale a quella riportata nel libretto dell'aliante che è anch'essa una polare misurata e che riporto nel grafico con linea tratteggiata. Nello stesso grafico sopracitato riporto anche a tratto e punto la polare del « Foka » che, come sappiamo, è fornita come misurata in volo.

Dal confronto di queste due polari mi pare che si possano trarre tranquillamente le seguenti conclusioni:

1) essendo la velocità di stallo del « Foka » di 62 Km/h, quella dell'« M 100 S » di 57 Km/h ed i carichi alari rispettivamente 26,5 e 23 Kg/mq, il coefficiente di portanza massimo dei due aliante è circa uguale (1,45);

2) il « Foka » scende 10 cm/s meno dell'« M 100 S » a 90 Km/h.;

3) il « Foka » scende 10 cm/s meno dell'« M 100 S » a 120 Km/h.;

4) il « Foka » scende 25 cm/s meno dell'« M 100 S » a 150 Km/h.

I punti 3) e 4) concordano abbastanza esattamente con quanto rilevato nelle prove comparative in volo eseguite ad Angers (Francia) nel 1962 dai piloti Counotte su « Foka » e Mattern su « M 100 S ». Mentre il punto 2) è in contrasto con queste prove poiché dalle predette non era risultata alcuna differenza di velocità di discesa a 90 Km/h.

Supponiamo ora che il carico alare dell'« M 100 S » venga aumentato da 23 a 26,5 Kg/mq. L'effetto del carico alare sulla polare, come è noto, è calcolabile in modo certo. Otteniamo la polare, designata con A nel grafico, che mostra come le differenze con il « Foka » siano pressoché scomparse. Le diversità fra i due sono dunque dovute quasi esclusivamente alla differenza di carico alare.

Questa conclusione non deve sorprendere. Gli aliante Standard non sono dotati

di flap e quindi, per poter avere un adeguato angolo di seduta all'atterraggio, devono adottare un calettamento ala-fusoliera tale da disporre quest'ultima con il suo asse nella direzione del vento relativo a velocità abbastanza basse (70-80 Km/h.). Ne scende che a velocità elevate la fusoliera è invece investita dal vento con angoli negativi abbastanza importanti che eliminano completamente il vantaggio che poteva derivare dall'aver ridotto la sezione maestra della fusoliera. È quindi mia ferma convinzione che negli aliante « Standard » sia inutile ridurre la sezione maestra della fusoliera se non si risolve prima il problema dell'angolo di seduta. E che forse i progettisti rischiano di perdere tempo nella costruzione di aliante « Standard » con posizione sdraiata del pilota. A questo proposito mi si permetta di osservare che, essendo stati proprio noi, almeno per quanto cirisulta, con il CVT 2 « Veltro » (che ha oggi circa 10 anni di vita) ad adottare per primi la posizione sdraiata del pilota negli aliante, abbiamo acquisito una lunga esperienza sui pregi e difetti di questa soluzione.

Per concludere, il problema di compromesso più importante è ancor oggi, secondo me, la scelta del carico alare: aumentarlo o diminuirlo? in un senso si migliorano le caratteristiche in volo veloce, nell'opposto le caratteristiche in volo lento. Ai piloti la scelta secondo le condizioni ambientali in cui volano e le loro attitudini. Ai progettisti la scelta in funzione della destinazione della macchina.

Al momento attuale, dopo la comparsa, circa 20 anni fa, dei profili laminari che hanno consentito un grande passo avanti, a mio giudizio null'altro si è trovato che possa indiscutibilmente essere ritenuto fattore di progresso nel progetto aerodinamico.

Tuttavia in altri campi il volo a vela può progredire. Ad esempio nella strumentazione e nella tecnologia dell'aliante, soprattutto in vista della produzione di serie a basso costo.

Riportiamo dal N° 36 del Settimanale « AERONAUTICA » il seguente articolo di notevole interesse volovelistico:

Nelle cronache del volo a vela, meno giallo e più azzurro!

di Plinio Rovesti

I cronisti, generalmente, amano caricare le tinte delle loro cronache. Vuole così il mestiere. Se no, come potrebbero far « colpo » sui lettori?

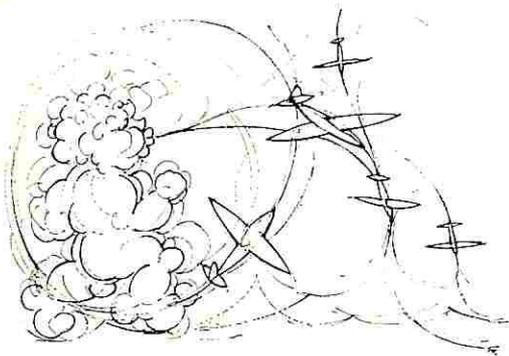
UFFICIO OGGETTI SMARRITI



Bisogna tuttavia che non esagerino, specialmente col giallo (e col nero) altrimenti il « colpo » rischiano di buscarselo davvero i loro lettori.

Particolarmente nelle cronache di avvenimenti riguardanti il volo a vela, pare che nero e giallo siano le tinte di moda. Eccone una.

La leggiamo nella « Gazzetta del Popolo » di Torino, in data 16 giugno di quest'an-



Ha vinto la gara, chi è caduto più lontano...

no. Vi si narra come andò la seconda gara per la conquista del trofeo « Città di Torino », disputata il giorno prima. Si comincia con un titolo a grossi caratteri, capace da solo di far sobbalzare un paracarro: « Tutti dispersi gli alianti ». Acciderba! par di leggere la cronaca dei dispersi del dirigibile « Italia ».

Ma ecco che, ottenuto l'effetto del « colpo », il cronista aggiunge nel sottotitolo: « nessun danno ai piloti ».

Il lettore tira un mezzo respiro di sollievo. Più giù, nel corso della cronaca, si ammette che danni non ne sono venuti « caso strano, neanche ai costosi apparecchi ». Qui, il respiro di sollievo il lettore lo tira intero.

Quando poi dal seguito della cronaca apprenderà che quattro piloti, partiti per ultimi, visto il peggiorare delle condizioni atmosferiche, fecero un veloce dietrofront e rientrarono al campo, dove attesero al bar il ritorno dei compagni, il lettore sarà certamente tentato d'inviare un accidente al cronista che, con quel titolo impressionante, gli ha fatto venire il battisoffia.

Sebbene, dunque, i fatti — cioè ventisei atterraggi fuori campo, compiuti con pe-

LA SECONDA EDIZIONE DEL TROFEO «CITTA' DI TORINO»

Tutti dispersi gli alianti ma nessun danno ai piloti

Ha vinto la gara chi è caduto più lontano = Il temporale ha sconvolto il programma di volo, costringendo i piloti ad atterraggi fortunosi

Dopo la grandine gli alianti. In poco più di mezz'ora i contadini della piana di Pinerolo, ormai abituati a peggio, hanno assistito senza protestare all'atterraggio sopra i pochi campi risparmiati dal maltempo, di una ventina di alianti, trascinati dal vento come foglie morte.

Ieri mattina i ventisei partecipanti alla seconda edizione del trofeo «Città di Torino», unica competizione di volo a vela in programma quest'anno in Italia, hanno preso regolarmente il volo dal campo dell'Aero Club a Collegno. Ma nessuno ha fatto ritorno. I giudici di gara hanno atteso a lungo, pazienti, poi è giunta la prima telefonata di soccorso, seguita

da quelle di tutti gli altri concorrenti. Per fortuna nessun danno ai piloti e, caso strano, neanche ai costosi apparecchi. Con molta filosofia i giudici hanno allora mutato il tema di gara: ha vinto chi è caduto più lontano.

Durante il briefing, il raduno durante il quale i meteorologi comunicano ai «piloti silenziosi» le condizioni atmosferiche, era stato stabilito il percorso di velocità sul triangolo Torino-Sant'Ignazio - Pinerolo - Torino per un perimetro di circa cento chilometri.

Per la verità, il temporale era stato previsto, ma su una zona più a monte e nel tardo pomeriggio. I piloti, allenati del resto a simili incidenti (nel primo giorno di gare cinque di essi furono costretti ad atterraggi di fortuna) hanno preso il volo mentre il cielo minac-

cioso incominciava ad oscurarsi. Già alla partenza, le cose hanno assunto una brutta piega. Nessun pilota è riuscito a sganciarsi regolarmente dall'aereo trainante, ed ognuno ha dovuto compiere più di un tentativo prima di iniziare la prova.

Il pilota torinese Fiorenzo Lamera, Carmelo Motta, secondo in classifica generale, e Ferruccio Piludu, sono atterrati alla estrema periferia di Pinerolo, fra lo stabilimento RIV e la linea ferroviaria. Non solo essi hanno compiuto il percorso più lungo ma, davvero fortunati, sono stati soccorsi dagli operai dello stabilimento che li hanno aiutati a smontare gli alianti. Contornati dalle ragazze del posto essi hanno così potuto attendere con soddisfazione l'arrivo dei soccorsi da Torino.

In un vicino campo di patate, ha terminato la sua gara il primo in classifica Ferdinando Brogгинi, mentre il biposto di milanesi Mantica e Fanoli è atterrato nei pressi della tenuta della Porporata, disturbando notevolmente i pacifici fagiani della zona.

Un po' dovunque sono stati raccolti Giorgio Paglia di Roma, Franco Castagno, Ludovico Bruno e Giovanni Perotti che hanno trovato ospitalità nei cascinali dei contadini rassegnati.

Ultimo all'appello, e con ragione, Walter Vergani, di Varese, che ha preso terra a pochi metri dal night club «Macumba», lungo la statale per Torino, un locale a forma di moschea dove è obbligatorio

danzare a piedi scalzi ed al buio, naturalmente. Vergani, compiaciuto e un po' stupito, ha atteso finché ha potuto, poi si è rassegnato a chiamare i soccorritori.

Gli altri piloti sono atterrati qua e là: a Cafasse, a Mathi Canavese, ad Alpignano, a Cumiana, a Piossasco. L'atterraggio più movimentato è stato compiuto dal milanese Ezio Fiore, di 50 anni, che ospitava sul suo «Bocian» biposto lo studente parigino Roger Biagi.

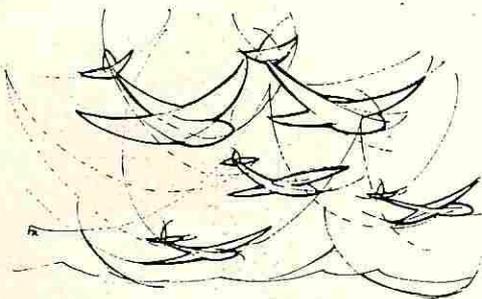
L'aliante si è adagiato in un prato contornato da una fitta boscaglia a qualche centinaio di metri dalla statale per il Sestriere. «Per la prima metà della gara tutto ci è andato bene — ha raccontato il pilota. — Ma a mille metri sopra Pinerolo siamo stati improvvisamente risucchiati in una nuvola temporalesca. La pioggia prima, e poi la grandine, ci hanno fatto perdere quota con estrema rapidità e siamo stati costretti ad atterrare in una zona non molto adatta. Comunque ne abbiamo viste di peggio».

Quattro piloti, infine, partiti fra gli ultimi, quando il temporale era già scoppiato, hanno compiuto un veloce dietro front, e sono atterrati a Collegno, dove hanno atteso al bar il ritorno dei loro colleghi infangati, stanchi e con la prospettiva di trascorrere la notte a controllare i loro alianti. Questa mattina è in programma l'ultima prova e, almeno a terra, tutto è nelle mani dei meteorologi.

rezza e senza danno ai piloti ed ai velivoli — mostrino che la vicenda non ebbe nulla di drammatico, il cronista non rinuncia a caricare le tinte per far apparire che in una avventura di volo, quale ogni pilota ha vissuto talora anche più volte, il drammatico ci fu veramente.

Eccone alcuni saggi.

Nel sommario premesso alla cronaca si legge: « Ha vinto la gara chi è caduto più lontano », sebbene nessuno sia « caduto », ma tutti abbiano « atterrato », se pur fuori campo, senza danno nè per sè nè per gli apparecchi. Ora — ci perdoni l'egregio cronista — « atterrare » non è « cadere ». A meno che, per lui, non sia caduto anche chi s'è messo semplicemente a sedere...



... Gli alianti trascinati dal vento come foglie morte

Poi, comincia la cronaca.

Commiserando i contadini della piana di Pinerolo, il cronista desolato annota: « dopo la grandine, gli alianti ».

L'accostamento è, a dir poco, sproporzionato. Avesse scritto « Dopo la grandine, il terremoto », avremmo capito il suo raccapriccio; ma mettere sullo stesso piano una grandinata che devasta i campi, causando danni valutabili a centinaia di milioni, e l'atterraggio di una ventina di alianti, con danni valutabili a poche migliaia di lire, è un pochino esagerato, no? Ma non è tutto qui.

Sentite. « In poco più di mezz'ora i contadini hanno assistito all'atterraggio, sopra i pochi campi risparmiati dal maltempo, di una ventina di alianti... » Sarebbe interessante sapere quale maligno iddio abbia spinto quello stormo d'alianti proprio sui pochi campi risparmiati dalla grandine, tra i tanti che erano già stati devastati e sui quali la strisciata di un

alante sarebbe stata solo una carezza. C'è di peggio: uno di quegli sciagurati apparecchi fu spinto fino alla Cascina Porporata a disturbarvi (oh, sacrilegio!) i pacifici fagiani.

Decisamente il volo a vela è da annoverare tra le pubbliche calamità.

Ed ecco che, per rendere più fosco il già fosco quadro, il cronista ci dipinge « gli alianti trascinati dal vento come foglie morte ». Addirittura! E non s'è accorto che l'immagine romantica delle foglie morte in balia del vento non si attaglia per nulla a ventisei velivoli che, retti con salda mano da ventisei uomini di fegato, non ostante l'infuriare della tempesta, prendono terra con così perfetta manovra da non riportare alcun danno e da restare idonei e pronti per la prova finale?

Ameno, poi, è il cronista quando annota che « i giudici di gara », resisi conto dello sfavorevole andamento della prova, « con molta filosofia » mutarono il tema di gara, giudicando così: « Ha vinto chi è caduto più lontano ».

E questa, anche se è stampata su la « Gazzetta del Popolo » è una sciocchezza.

La « filosofia » dei giudici, essendosi limitata — visto che per cause di forza maggiore il tema proposto non aveva potuto essere svolto — ad attribuire la vittoria a chi aveva « volato » più lontano, non fu nè molta nè poca: fu solamente ispirata ad equità, tenuto conto che il regolamento sportivo della gara consentiva tale soluzione.

Ma quello che il cronista della Gazzetta, tutto inteso a cercare il giallo (e il nero?) non ha visto in quella fortunosa giornata è proprio l'elemento più importante emerso dalla prova: vogliam dire la perizia e il valore di ventisei piloti che, a dispetto della tempesta, atterrando e non cadendo, seppero salvare la vita e l'ala per la prova del domani e dimostrarono di possedere una preparazione di cui è giustamente orgoglioso il volo a vela italiano.

Sicchè, tutto considerato, non ci rimane che rammentare agli amici cronisti, a conclusione di questo commento, la raccomandazione, spesso ripetuta e quasi mai ascoltata: nelle cronache del volo a vela, meno giallo e più azzurro!

Nubi volovelistiche strane...



*Che nube è quella rappresentata in questa fotografia inviataci da Vivi Papa di Varese?
La risposta nel prossimo numero di «Volo a Vela».*

Le formazioni nuvolose, apparse nel precedente numero, rappresentano imponenti strade di cumuli di grande interesse volovelistico. Il fenomeno è accompagnato da vivaci movimenti verticali, organizzati in bande parallele alla direzione del vento. Questo fenomeno fu osservato

per la prima volta nel 1920, durante studi sul volo degli uccelli veleggiatori, dall'Idrac, che lo riprodusse poi sperimentalmente nel Laboratorio di Meccanica dei Fluidi di Parigi. La fotografia è stata scattata dall'Ing. Hoerhammer il 27 febbraio 1951 nei pressi del Fortin 1 nel Rio Colorado (Argentina).

Nota simpatica ai Campionati Mondiali Argentini

Serenata volovelistica

*Speciale per «Volo a Vela»
di DOMINGO OLARTE
della Rivista «Aviación y Astronáutica»
Buenos Aires (Argentina)*

La serenata è sempre stata un'espressione gentile e adatta per festeggiare qualcuno cui si voglia dimostrare il proprio affetto e la propria simpatia.

Una delle tante note simpatiche che ci ha offerto il IX Campionato Mondiale di Volo a Vela, svoltosi a Junin, è stata l'occasione di veder confermato lo schietto spirito sportivo e il grande senso di cameratismo che hanno animato tutti i partecipanti. E appunto una serenata — rimasta dimenticata dalla stampa specializzata, ma ben viva negli animi dei suoi protagonisti — ha permesso a tutti quelli che le hanno dato vita, di dimostrare

Comincia il girotondo dei partecipanti davanti alla casetta dei campioni polacchi. In primo piano il campione argentino Joe Ortner con la signora, segue Claudio Dori ed un gruppo di volovelisti tedeschi e nordamericani.



che, pur fra tanta varietà di nazionalità e di idiomi, lo spirito era uno solo: la fratellanza volovelistica.

Le cose sono andate così.

Nel corso della cena organizzata per celebrare l'ultima giornata delle Gare, quando già erano noti i nomi dei nuovi campioni, gli inviati della Rivista «Aviación y Astronáutica», pensarono di invitare i componenti della squadra argentina, con le rispettive signore, a gustare, dopo cena, nella «Casa della Stampa», il tradizionale mate. Ci sarebbe stata un'intervista con scambi di impressioni sul bilancio dell'ormai conclusa competizione. Molto gentilmente l'ex campione mondiale argentino Hossinger e la sua simpatica signora si offrirono di far passare la voce fra gli altri componenti. Ma la notizia di questo invito, deformandosi di bocca in bocca, forse per adeguarsi alla larghezza propria del IX Mondiale, si sparse più di quanto non dovesse... e così, a una certa ora incominciarono a giungere «invitati». — È qui dove la Stampa fa la festa? — chiedevano; e noi, senza troppi complimenti — Quale festa? Mate, e tante grazie!... a la criolla! —

Ma poi, passato il primo momento di sorpresa, pensammo di rimediare brillantemente al malinteso ricorrendo, se mai la faccenda avesse preso forma di festa, al provvidenziale e sempre gradito vino. Ma non ve ne fu bisogno: i legittimi invitati giunsero puntualmente e mandarono all'aria il nostro programma. Ora ci invitavano loro a seguirli, per tributare a tutte le delegazioni una manife-

Nell'atrio della casetta occupata dal campione tedesco della classe Standard Huth, i volovelisti argentini Horrocks e Minuzi eseguono la serenata in onore del vincitore



stazione di unanime simpatia. Hossinger disse che i Polacchi erano in festa e che avremmo dovuto incominciare con l'ossequiare i trionfatori. Subito ci accodammo alla carovana, dando inizio a un fantasmagorico carosello e a quella che sarebbe diventata un'interminabile serenata. Giungemmo in punta di piedi agli alloggi dei Polacchi. Allora il noto pilota argentino Ortner sfoderò la chitarra, che, affidata alle sapienti mani di un altro partecipante argentino, Willi Horrocks (detto « formichetta »), non avrebbe cessato di suonare per tutta la notte. Ma prima di entrare si stabilì con « formichetta » il ritornello da cantare. Tutti avremmo intonato, in ogni casetta, quella strofa che dice:

« Tengo... una hormiguita en el pupito...
Que me està haciendo cosquillitas...
Y me pica... y me pica... »
(Ho una... formichetta nell'ombellico...
Che mi solletica...

E mi pizzica... e mi pizzica...)

Questo stesso ritornello veniva ripetuto altre cinque volte. Ed è curioso notare come abbia avuto facile presa tu tutti; lo prova il fatto che dopo poco tempo veniva cantato... nei più svariati idiomi dall'intero gruppo che nel frattempo aveva raggiunto le 150 unità.

La presentazione ad ogni squadra, come pure il commiato, avvenivano con questa canzoncina, e nell'intermezzo si cantava un'aria caratteristica del paese degli ospiti. In casa dei Polacchi, dove l'allegria era alle stelle, un brindisi di champagne dette inizio ai canti e alle danze regionali.

Il tedesco Huth, campione mondiale della classe Standard, partecipa all'allegria della serenata danzando davanti alla sua casetta accompagnato dal canto dei convenuti



Ciascuno faceva bella mostra dei propri virtuosismi, e il caposquadra, Rejniak, ebbe modo di sfoggiare le sue eccellenti doti di flautista.

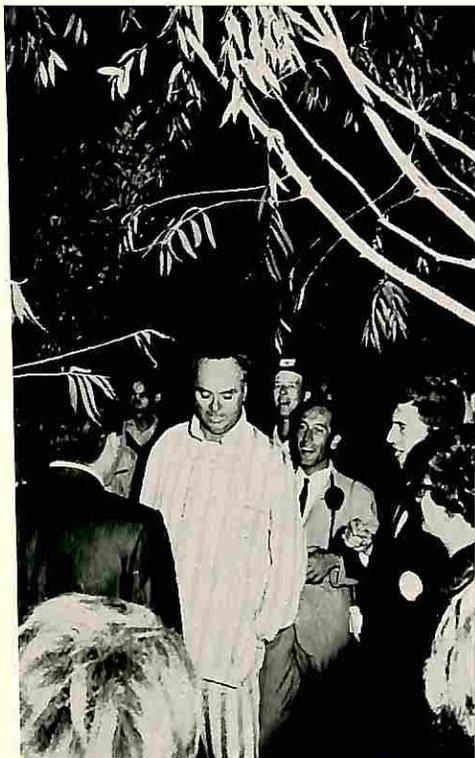
Neppure i Nordamericani sfuggirono all'« incursione », e dopo averci accolti con birra si unirono al gruppo. Ad una ad una tutte le delegazioni furono visitate: ognuno veniva svegliato, ballottato in aria e, se gli ostinati fumi del sonno lo richiedevano, anche inaffiato. Ma la cosa più simpatica fu che nessuno si arrabbiava; anzi, richiesto a gran voce dalla « turba », ciascuno incominciava a cantare o a dimostrare il proprio talento con qualche piffero o fisarmonica. Dopo di che tutti si arruolavano nelle nostre file, alla ricerca degli altri...

Così fecero anche i Cileni, i Brasiliani, i Francesi, i Finlandesi e molti ancora. Persino « don Plinio », il capo della delegazione italiana, tanto caro a tutti i volovelisti argentini, destato dal dolce sonno, assieme a Pronzati, venne ad ingrossare la valanga, così com'era, in pigiama e con un poncho sulle spalle, ben contento di partecipare a quell'insolita festa. Fu lì che notammo la presenza nel gruppo del carissimo e vecchio amico Claudio Dori; così anche quel brillante volovelista argentino venne calorosamente festeggiato insieme agli altri.

Finalmente fu la volta dei Tedeschi, e il campionissimo Huth si dimostrò di grande spirito ballando al ritmo delle nostre musiche e intonando canzoni in coro. Gli Inglesi vennero risparmiati in segno di ossequio ai coniugi Welch. Evitarono invece involontariamente il trambusto gli Spagnoli e gli Israeliani, che non erano nelle loro casette; ma potevamo ritenerci

Il lancio a... propulsione umana di « Don Plinio »





« Don Plinio », dopo Patterraggio,
racconta le peripezie del suo volo...

ugualmente soddisfatti. Stava per albeggiare quando l'allegra brigata, molto stanca ormai, incominciò a sciogliersi.

Il giorno seguente molte furono le persone che, venute a conoscenza in Laguna de Gomez della « festa organizzata dalla Stampa », si rammaricavano di non avervi partecipato.

Ecco come quella che avrebbe dovuto essere una semplice riunione giornalistica si mutò poi in un'indimenticabile manifestazione di giubilo generale, che offrì a ciascuno istanti di intensa commozione, ma che soprattutto ebbe il merito di realizzare ciò che, a detta di molti, non si era mai visto in nessun altro Campionato: voglio dire un eccezionale cameratismo e un più vivo avvicinamento fra i rappresentanti dei ventitrè paesi convenuti. E tutto questo grazie a... una serenata volovelistica, che incominciava così:

« Tengo... una hormiguita en el pupito... »

Domingo Olarte

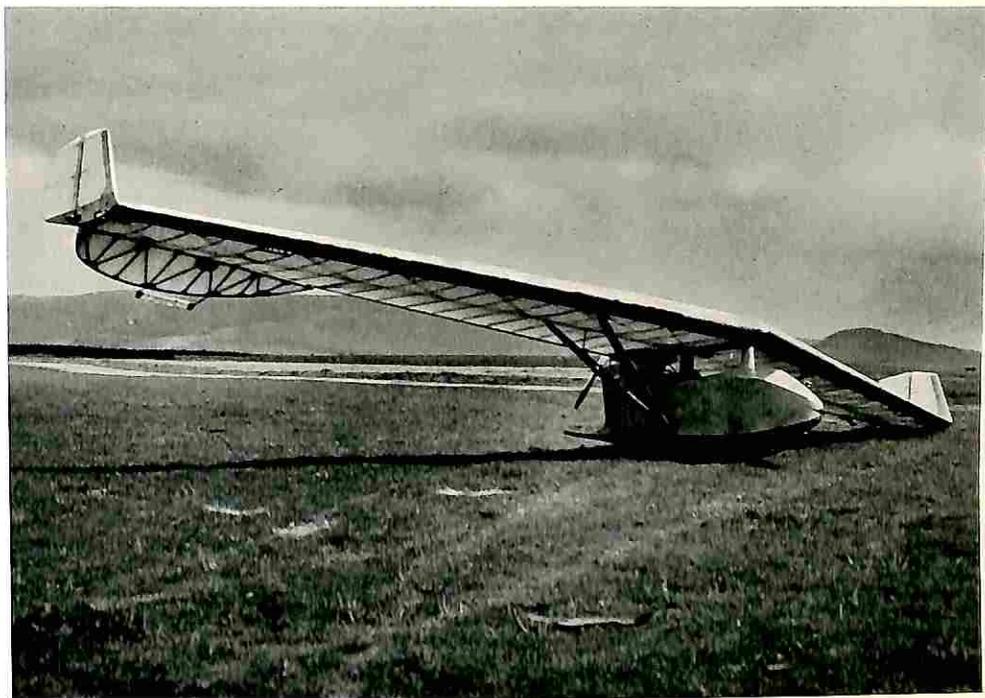
**VOLOVELISTI! Leggete e diffondete « VOLO A VELA »
è il vostro periodico!**

**E... ricordate! Il modo migliore per dimostrarci la Vostra
simpatia è quello di abbonarvi e di far abbonare i Vostri amici.**

	Un anno	Due anni	Sost. (2 anni)
Italia:	L. 3.000	L. 5.000	L. 10.000
Estero:	L. 4.200	L. 6.000	L. 10.000

EFFETTUATE I VERSAMENTI SUL CONTO CORRENTE POSTALE
N° 27-440 INTESATATO AL CENTRO STUDI DEL VOLO A VELA ALPINO
- VARESE - SERVENDOVÌ DELL'ACCLUSO MODULO DI CONTO CORR.
POSTALE.

Alianti misteriosi...



Che tipo di aliante è quello rappresentato nella fotografia?

La risposta nel prossimo numero di « Volo a Vela ».

L'aliante misterioso pubblicato nel precedente numero è l'« Uccello Bianco » dell'Ing. Italo Marazza — pioniere del volo a vela della Svizzera Ticinese — che lan-

ciatosi dalle balze del Gambarogno, ha ammarato nelle acque del Lago Maggiore di fronte a Locarno. La fotografia è stata scattata nel 1942.

notiziario

Col 1° gennaio 1964 entreranno in vigore le nuove condizioni per il conseguimento delle insegne sportive F.A.I.

Come abbiamo riferito nel notiziario dello scorso mese di Settembre, la Commissione per il Volo Senza Motore della

Federazione Aeronautica Internazionale (F.A.I.), riunitasi a Parigi il 4 settembre 1963, ha fissato le nuove condizioni per il conseguimento delle Insegne Sportive F.A.I. di volo a vela.

N.B. - a) Le spezzate non possono essere costituite che da due segmenti e da un solo punto di virata.

b) Un punto di virata non può essere mai considerato come una meta, poichè in tal caso l'atterraggio è obbligatorio nel cerchio di m. 1.000 (art. 1.5.2 del Codice Sportivo F.A.I. - terza parte).

Le presenti disposizioni sostituiscono le precedenti ed entrano in vigore a datare dal 1° Gennaio 1964.

INSEGNA D'ARGENTO

- *guadagno di quota*: metri 1.000
- *durata*: ore 5
- *distanza*: Km. 50 in *linea retta*.

INSEGNA D'ORO

- *guadagno di quota*: metri 3.000
- *distanza*: Km. 300 in *linea retta*, oppure *spezzata* (però con un solo vertice), oppure *andata e ritorno*, oppure in *circuito triangolare*.

INSEGNA DI DIAMANTI

- *guadagno di quota*: metri 5.000
- *distanza prefissata*: Km. 300 in *linea retta*, oppure *spezzata*, oppure in *circuito triangolare*, oppure *andata e ritorno*.
- *distanza libera*: Km. 500 come per la prefissata di Km. 300.

Volovelisti Italiani!

Per vivere, la vostra rivista abbisogna di essere sostenuta dagli abbonamenti di quanti si interessano alla vita, ai problemi, alle conquiste del Volo a Vela.

Provvedete subito al rinnovo del Vostro abbonamento servendovi dell'allegato modulo di conto corrente postale.

Volovelisti!

TUTTI AL BRIEFING VOLOVELISTICO DELLE DUE TORRI

Che si terrà anche nel prossimo anno a Bologna nel mese di febbraio, secondo le disposizioni che verranno impartite tempestivamente dall'Aero Club di Bologna.

Il biposto « M 200 » fa progressi

Commissionato dall'Aero Club d'Italia al Centro di Volo a Vela del Politecnico di Torino, il prototipo dell'aliante biposto « M 200 » è già in uno stadio avanzato di costruzione.

L'ala è terminata; la fusoliera, le cui parti in legno e metalliche sono già approntate, è in fase di montaggio.

La fusoliera, che in un primo tempo era prevista con struttura in traliccio e tubi di acciaio saldati, è stata invece ridisegnata con struttura interamente in legno, a sezioni curvilinee.

I primi voli sono previsti entro il Gennaio '64, e la consegna al Centro Nazionale di Volo a Vela di Rieti verso la fine di marzo.

Battuto nel Texas il record mondiale di distanza con meta prefissata con un volo di 734 Km

Il 7 agosto 1963 il pilota nordamericano Ben Greene ha battuto il record mondiale di distanza con meta prefissata, volando in aliante da Marfa (Texas) a Boise City (Oklahoma).

Il nuovo primato è stato stabilito a bordo di uno « Standard Austria ». Il record precedente apparteneva al russo Verietnikov.

Notevoli performances del volovelista modenese

Lodovico Campari

Il noto volovelista modenese Lodovico Campari ha svolto negli scorsi mesi una attività sportiva che merita di essere segnalata agli appassionati del volo silenzioso, non solo per il valore intrinseco dei suoi voli, ma anche per il notevole contributo che tali voli apportano allo studio delle situazioni meteorologiche di interesse volovelistico che si presentano nelle regioni dell'Emilia-Romagna.

Il giorno 18 Agosto 1963, dopo il passaggio di una perturbazione fredda, nella Valpadana Centro-Orientale si era stabilita una circolazione da 240°. L'Osservatorio Meteorologico del Monte Cimone segnalava vento da tale direzione con intensità di 40 nodi a 2.000 metri. Campari effettuava un sondaggio temperatura-altezza, partendo dal campo dell'Aero Club di Modena a bordo di uno Stinson L5, alle ore 9. Ricontrate buone condizioni di instabilità sino all'altezza di 2.000 metri (probabile base di condensazione dei cumuli, che avrebbero dovuto formarsi verso le 10.30) e constatato vento da WSW a tutte le quote, Campari partiva poco prima delle undici a bordo dello « Skylark 3F » dell'Aero Club di Modena, in distanza libera.

Poichè verso Parma il cielo andava coprendosi di cumuli, con base a 2000-2100 m, il pilota prese quella direzione, riscontrandovi buone condizioni di veleggiamento, pur non avendo il vento in favore. Ma Campari si riprometteva di sondare la zona prima di lanciarsi in distanza.

Nel prossimo numero pubblicheremo relazioni e dati statistici sull'attività Volovelistica Nazionale del 1963.

I gruppi di Volo a Vela sono pregati di inviare tempestivamente tali notizie con fotografie e diagrammi.

Infatti, dopo aver sorvolato Reggio Emilia, notò che i cumuli andavano diradandosi sino a scomparire del tutto ad ovest di Parma, dove il cielo era completamente sereno. Tuttavia, proprio a partire da Parma, andavano organizzandosi, sempre più chiaramente, formazioni cumuliformi in bande parallele alla direzione del vento. Quando lo Skylark di Campari giunse sulla città di Parma, sei magnifiche bande di cumuli si stendevano da WSW a ENE, con base di condensazione a 2.100 metri. Campari non ebbe un attimo di esitazione: sorvolato il primo pilone del suo volo in spezzata libera, si portò in testa ad una delle sei bande di cumuli e, raggiunta la base di condensazione, ... vento in coda, variometro a zero, via decisamente verso ENE.

Il volo proseguì magnificamente, ad oltre 100 Km/h, sino alle sponde del Po. Qui finivano le strade di cumuli: « qui terminava il... lambrusco », disse ridendo Campari, descrivendoci il suo bel volo.

Tuttavia, la situazione non era affatto preoccupante, perchè la strada verso Venezia era cosparsa di cumuli isolati. Il vento, però, era notevolmente diminuito d'intensità.

Campari raggiunse Rovigo, planando da un cumulo all'altro senza eccessive difficoltà. A metà strada tra Rovigo e Venezia, però, il nostro pilota venne a trovarsi in una zona dove i cumuli si erano sviluppati notevolmente e qualcuno di essi dava piovасhi.

La situazione cominciò a farsi difficile. Campari, che sino a quel punto non era mai sceso al disotto di 900 metri, a Porto Marghera uscì da un piovасco a 250 metri dal suolo. Fortunatamente i forni delle locali vetrerie non erano lontani ed il no-

stro pilota trovò la salvezza in una termica artificiale... che lo riportò a ben 1400 metri.

La situazione era ritornata quasi normale. In direzione di Gorizia i cumuli, ben organizzati, si stendevano a perdita d'occhio. Il veleggiamento riprese normalmente e proseguì sino al confine. Su Gorizia, però, bisognava decidere... I cumuli continuavano sul territorio iugoslavo, ed il veleggiamento avrebbe potuto proseguire per altre due ore.

Campari, dopo aver pensato al ricupero, ai documenti, ai doganieri ed alle possibili altre complicazioni... finì col prender terra alle 17,15 sull'Aeroporto di Campoformido, nei pressi di Udine. Aveva percorso 372 Km e compiuto un volo di distanza che gli aveva dato modo di compiere nuove esperienze e di provare nuove emozioni.

Lo Skylark venne così prontamente recuperato; e Campari il giorno 19 Agosto era nuovamente in volo. Veleggiò da Modena a Ravenna, nel tentativo di percorrere una strada che gli permettesse di addentrarsi sull'Appennino Tosco-Emiliano. Ma anche questa volta, purtroppo, il tentativo fallì. Sull'Appennino i cumuli erano più bassi che sulla Valpadana e le condizioni termiche notevolmente più povere. Il volo, quindi, terminò a Ravenna.

Nel prossimo numero di « Volo a Vela » daremo notizia delle altre imprese di Campari e di quelle degli altri piloti dell'Aero Club di Modena; i quali, nel 1963, hanno totalizzato in distanza oltre 2.800 chilometri.

Pierre

ALIANTE STANDARD **M-100 S**

PRODOTTO IN SERIE IN ITALIA DALLA AVIONAUTICA RIO S. p. A. SARNICO (Bergamo) e in FRANCIA dalla GARMAN, MOULINS Allier

NUOVA PRODUZIONE MODIFICATA RISPETTO ALLE SERIE PRECEDENTI:

- Il montaggio e lo smontaggio, di concezione interamente nuova, sono ora estremamente semplici e rapidi e non richiedono alcun utensile. Gli elementi di collegamento restano vincolati alla struttura anche ad aliante smontato. Queste modifiche hanno permesso di stabilire un « record » nelle prove di montaggio e smontaggio effettuate davanti alla Commissione OSTIV in Argentina (1 min 32 sec + 1 min 10 sec).
- La manovrabilità laterale e direzionale è stata migliorata.
- Il trim a molla è sostituito dal trim ad aletta (flettner).
- Lo schienale è regolabile in volo.
- La cappottina è munita di sgancio rapido d'emergenza.
- Il cruscotto è ribaltabile, per facilità d'ispezione e connessione strumenti.
- La struttura della fusoliera è stata notevolmente irrobustita.
- Le dimensioni interne della cabina sono state ampliate e ne è stata migliorata la comodità.

Per informazioni, prospetti, prenotazioni, scrivere a:

AER - PEGASO S.p.A. - Via Colombo 15 - TORINO

Agenti esclusivi per la vendita degli alianti M-100 S in Italia e all'estero.

Strumenti di bordo delle più note case costruttrici.



pavimenti
e
rivestimenti
domosic

domosic

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