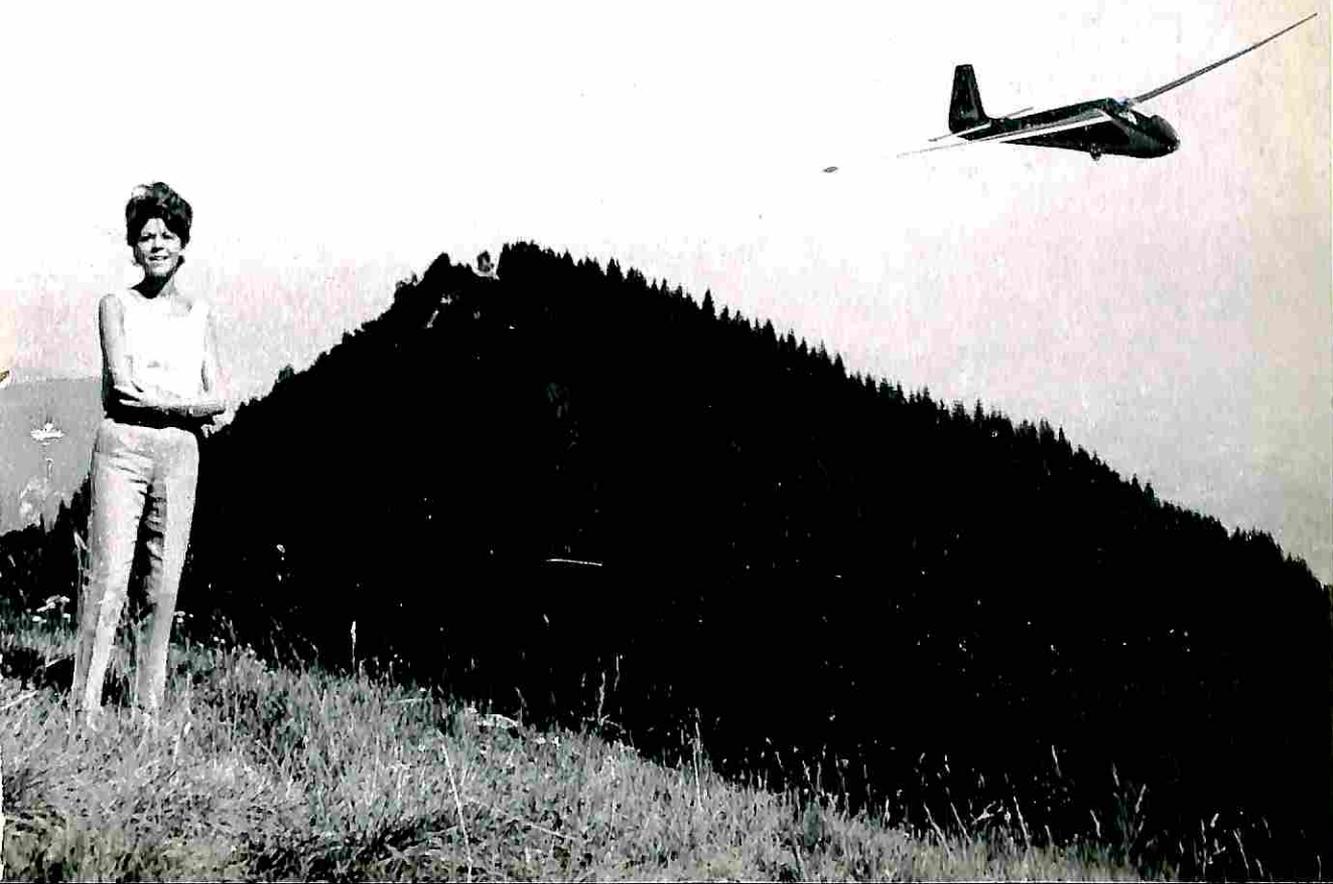
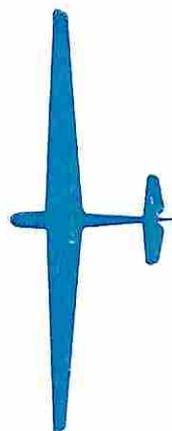


VOLO A VELA

PERIODICO DEI VOLOVELISTI ITALIANI N. 45

APRILE 1964



ALIANTE STANDARD **M-100 S**

NUOVA PRODUZIONE MODIFICATA RISPETTO ALLE SERIE PRECEDENTI

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



Per informazioni, prospetti, prenotazioni, scrivere a:

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

Telefono 597626 - 744055

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

Strumenti di bordo delle più note case costruttrici.



VOLO A VELA



Periodico dei Volovelisti Italiani
N. 45 - Aprile 1964
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

Direttore responsabile: Plinio Rovesti.
Riproduzione vietata se non si cita la fonte.

Autorizzazione Tribunale di Milano 20-3-1957 n° 4269 del Registro.

« Tipografia Pianezza », Busto Arsizio.



In copertina:
Un « Mucha Standard » del Centro Alpino veleggia lungo i costoni del Campo dei Fiori (Varese).

SOMMARIO

- 2 Pieno successo del VI Briefing volovelistico delle « Due Torri »
- 13 L'ingegnere Iginio Guagnellini nuovo presidente dell'Aero Club d'Italia
- 14 Anche quest'anno l'Italia sarà sede di corsi e studi volovelistici internazionali
- 16 L'Aero Club d'Italia ha diramato le disposizioni relative alle « provvidenze » per l'attività volovelistica 1964
- 19 Alianti misteriosi...
- 20 In margine al Briefing delle Due Torri
- 22 Schleicher « Ka-10 »
- 23 Collaudato a Bresso l'« Uribel C »
- 24 Imminenti i primi voli officina del nuovo biposto italiano « M-200 »
- 24 Aer-Pegaso
- 25 Sonzio e Balbis trasvolano il Gran Paradiso
- 25 Un circuito triangolare di 220 Km compiuto brillantemente da tre aliati
- 26 Notiziario

Pieno successo del VI Briefing volovelistico delle « Due Torri »

Nessun dubbio che il VI Briefing delle « Due Torri » possa dirsi ben riuscito e che l'ormai tradizionale convegno annuale dei volovelisti italiani sia tornato ad essere non solo un raduno di uomini, ma soprattutto un confronto di esperienze e di idee per il progresso dell'attività volovelistica.

Un notevole indice di orientamento democratico nei criteri di scelta dei futuri Dirigenti pare a noi sia stata la determinazione di invitare tutti i volovelisti ad esprimere col voto le loro preferenze per la designazione del Presidente e dei Membri della Commissione Tecnica Permanente per il Volo a Vela.

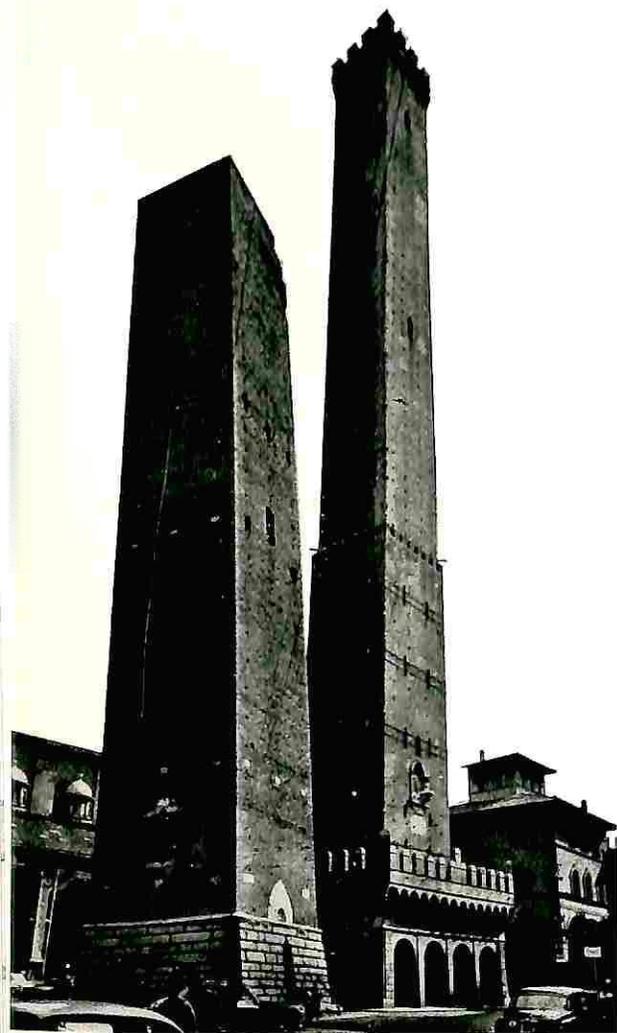
C'è stato, è vero, chi ha espresso l'opinione che il sistema adottato quest'anno debba essere ulteriormente perfezionato e, soprattutto, moralizzato, nel senso che ad ogni volovelista sia accordato di esprimere « personalmente » il proprio voto, magari per corrispondenza, in piena libertà, poichè così solo la Commissione Tecnica eletta potrebbe essere l'espressione della maggioranza dei volovelisti e dare completo affidamento di tutelare gli interessi del volo a vela nazionale.

Mentre per parte nostra dichiariamo di condividere tale opinione, dobbiamo e vogliamo riconoscere che un notevole passo avanti su questa via democratica è stato compiuto a Bologna, ed è per questo che ci pare di poter affermare che il VI Briefing delle « Due Torri » è ben riuscito.

E non poteva, per verità, non riuscire, quando, a metterlo insieme, concorre tanto fervore di spirito giovanile, tanta passione volovelistica, tanto calore di amicizia e, perchè no?, tanto gusto della buona tavola; nel quale, non meno che nel sapere, è maestra al mondo la dotta Bologna.

Il Briefing, praticamente, è iniziato sabato pomeriggio 22 febbraio con l'arrivo sull'Aeroporto di Bologna dei Delegati per il Volo a Vela dei vari Aero Club, inviati, come abbiám detto, ad esprimere le loro preferenze mediante votazione, per la designazione del Presidente, dei componenti la Commissione Tecnica Permanente per il Volo a Vela, nonché di un rappresentante dei volovelisti in seno alla Commissione Sportiva Centrale dell'Aero Club d'Italia.

Per vero dire, nel rispetto dello Statuto dell'Aero Club d'Italia, si è trattato soltanto di designazioni e non di elezioni, in quanto le nomine sono di competenza del Consiglio Federale, che è risultato eletto



alle elezioni per il rinnovo delle cariche sociali dell'Ae.C.I., effettuate a Roma, per termine del triennio, il 22 marzo 1964.

Allo scopo di snellire le modalità delle votazioni ed evitare inutili perdite di tempo, che sarebbe stato sottratto allo svolgimento del Briefing vero e proprio, si è ritenuto stabilire che alle votazioni stesse partecipassero soltanto i Delegati per il Volo a Vela di ciascun Aero Club o Ente Aggregato.

Ciascun delegato disponeva di un numero di voti proporzionale a quello dei piloti rappresentati, in possesso del brevetto « C » ed iscritti nei singoli Enti per il 1963.

Le votazioni

La riunione pre-elettorale dei diciannove Delegati è cominciata alle ore 18 nell'apposita sala allestita dall'Aero Club di Bologna, sotto la presidenza del Generale Nannini; il quale ha illustrato ai convenuti il meccanismo delle elezioni e le attribuzioni dei componenti la Commissione Tecnica Permanente per il Volo a Vela.

Per le votazioni venne distribuita un'apposita scheda, nella quale ogni Delegato doveva indicare, in ordine di preferenza: 12 nominativi per la designazione dei componenti la Commissione Tecnica, tre nominativi per il Presidente e tre nominativi per il rappresentante del Volo a Vela nella Commissione Sportiva Centrale.

Hanno votato i Delegati dei seguenti Enti: Aero Club Volovelistico Alta Lombardia, Aero Club Volovelistico Milanese, Accademia Volovelistica, Associazione Volovelistica « Fulvio Padova », Gruppo Volovelistico « Nello Valzania », Centro Politecnico del Volo e gli Aero Clubs di Aosta, Bologna, Bolzano, Bergamo, Forlì, Modena, Padova, Parma, Ravenna, Rieti, Torino, Trieste e Vicenza.

Ecco i risultati delle elezioni:

Commissione Tecnica Permanente per il Volo a Vela

1°) Piero Morelli, punti 616 - 2°) Silva Giancarlo, 487 - 3°) Natale Pagnoni, 480 - 4°) Plinio Rovesti, 455 - 5°) Attilio Pronzati, 424 - 6°) Lodovico Bruno, 397 - 7°) Giorgio Orsi, 373 - 8°) Oreste Ricotti, 356 - 9°) Emilio Bettini, 350 - 10°) Edgardo Ciani, 305 - 11°) Riccardo Brigliadori, 301 - 12°) Ferruccio Piludu, 301. Seguono nell'ordine i seguenti volovelisti: Centofante, Vergani, Goggi, Rasini, Tren-

ti, Zoli, Fabri, Contin, Campari, Galli, Danieli e Acquaderni.

Volovelisti votati per la Presidenza della Commissione Tecnica

1°) Gen. Umberto Nannini, punti 630 - 2°) Piero Morelli, 458 - 3°) Attilio Pronzati, 382 - 4°) Gherardo Chetta, 217 - 5°) Cesare Rasini, 157.

Rappresentante del Volo a Vela nella Comm. Sport. Centr.

1°) Oreste Ricotti, punti 349 - 2°) Gherardo Chetta, 299 - 3°) Guglielmo Giusti, 315 - 4°) G. Vago, 157 - 5°) Giorgio Danieli, 152.

Il Briefing

Fin dalle prime ore del mattino di Domenica 23 febbraio, i volovelisti sono affluiti all'Aeroporto di Bologna da ogni parte d'Italia.

Alle ore 11 il Dottor Dante Labanti, Presidente dell'Aero Club di Bologna, dopo aver porto il caloroso saluto dei volovelisti bolognesi a tutti i convenuti, ha dichiarato aperto il VI Briefing Volovelistico delle « Due Torri ».

Sono presenti oltre 200 volovelisti provenienti da ogni parte d'Italia. Tra le autorità, il Gen. Nannini, Vice Presidente dell'Ae.C.I. e l'Ing. Guagnellini, Presidente della Commissione Sportiva Centrale.

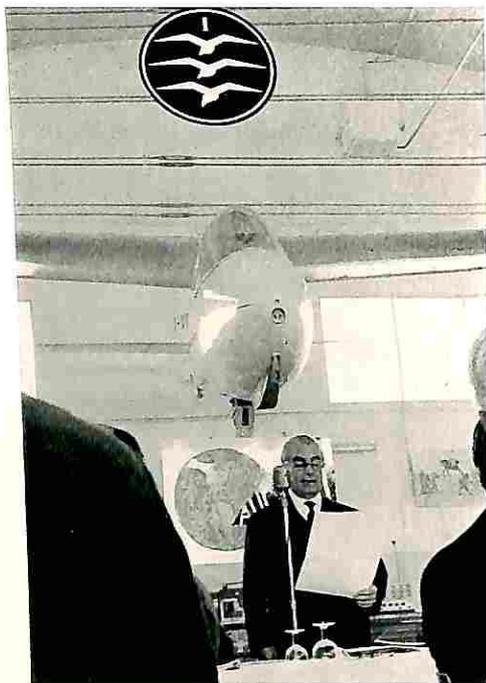
Primo a prendere la parola è stato lo stesso Gen. Nannini, il quale ha ampiamente illustrato l'attività volovelistica nazionale dello scorso anno.

Commentando i dati numerici che sintetizzano l'attività del 1963 (dati da noi pubblicati nel precedente numero di « VOLO A VELA »), egli ha rilevato come sia rimasto costante il numero degli Aero Clubs ed Enti Aggregati che si dedicano al Volo a Vela; i quali attualmente ammontano a 22.

Quattordici Aero Clubs, compreso il Centro Nazionale di Volo a Vela, esercitano la scuola di pilotaggio, mentre gli altri si limitano ad attività di allenamento, diporto e sportiva.

Fra gli Aero Clubs con scuola, particolare riconoscimento merita l'Ae.V.M. che attuando nel 1963, con notevole sforzo organizzativo e finanziario, dei corsi a carattere collegiale, ha portato 24 allievi al conseguimento del brevetto di Volo a Vela.

Altra particolare citazione si deve per l'Aero Club Volovelistico Alta Lombardia, che sull'Aeroporto di Calcinate del Pesce (Varese), congiuntamente al Centro Studi di Volo a Vela Alpino, è in testa nella classifica dell'attività.



Il Generale Nannini legge la relazione sull'attività 1963.

Da segnalare inoltre l'organizzazione da parte dell'OSTIV sullo stesso Aeroporto di Calcinate di un Convegno Internazionale di Istruttori di V.V., al quale ha ariseno ottimo successo di partecipazioni e di risultati, con riflessi molto favorevoli al prestigio del volo a vela italiano.

Se nel quadro generale il numero dei voli e le ore di volo sono aumentati e mostrano un costante incremento, non si ha per contro un corrispettivo aumento dei brevetti conseguiti (intesi come brevetti regolarmente rilasciati dal competente Ministero), anzi nel 1963 si è constatata una notevole flessione. Il fenomeno non va però interpretato come indicatore di una diminuzione della capacità delle Scuole o di affluenza di aspiranti, ma piuttosto come conseguenza delle disposizioni vigenti che non consentono più l'effettuazione della prova pratica di volo veleggiato prima degli esami teorici.

È auspicabile il sollecito riesame delle disposizioni attualmente vigenti in tale materia affinché a questa bella attività, oltre alle inevitabili difficoltà di ordine economico e tecnico che le sono connaturali, non se ne aggiungano altre.

Con disposizioni più aderenti alle peculiarità caratteristiche del volo a vela i brevetti rilasciati nel 1963 sarebbero stati almeno 90, poichè circa 45 candidati già pronti non hanno potuto effettuare le prove pratiche davanti alla Commissione esaminatrice per mancanza, in quel giorno, di condizioni meteorologiche idonee.

Sempre nel settore dell'attività didattica, un particolare rilievo deve essere dato alla effettuazione presso il Centro Nazionale di V.V. dell'Ae.C.I., sull'Aeroporto di Rieti, di un corso informativo teorico-pratico di volo a vela da parte degli allievi dell'Accademia Aeronautica.

L'Ae.C.I. è stato molto onorato di ospitare nel proprio Centro di V.V. i futuri Ufficiali piloti dell'A.M. e, per quanto il numero degli allievi fosse molto elevato rispetto alla potenzialità del C.N.V.V., il corso si è svolto con la massima regolarità e con piena soddisfazione del Comando dell'Accademia e degli stessi allievi.

Malgrado le modeste disponibilità finanziarie, la consistenza del parco alianti è aumentata, talchè da 92 alianti in linea nel 1960, si è passati a 136 nel 1963. È ancora una flotta modesta se confrontata con quelle straniere, ma è in continuo seppure lento aumento ed è soprattutto costituita da alianti in prevalenza moderni e di ottime caratteristiche.

Nel campo delle costruzioni non si sono riscontrate particolari novità, salvo l'ordinazione, da parte dell'Ae.C.I., di due nuovi prototipi biposti, per scegliere poi quello destinato a sostituire, dopo le dovute esperienze, gli anziani « Canguro », in via di estinzione dopo una brillante e lunga attività.

Dei due alianti, l'EC.40 dell'Ing. Ciani è in attività sperimentale, mentre l'M-200 dell'Ing. A. Morelli è pressochè ultimato. Da rilevare, a conferma della bontà delle nostre costruzioni, l'inizio di esportazione di alianti M-100-S in U.S.A. e Canada, e la costruzione su licenza dello stesso alfiante iniziata in Francia nel 1962.

L'attività sportiva, strettamente legata alla esistenza di favorevoli condizioni meteorologiche, ha risentito nel 1963 di una situazione decisamente avversa.

Ciò giustifica il minor numero di prove sportive della F.A.I. conseguite nel 1963 rispetto agli anni precedenti ed anche la diminuzione del numero di voli di distanza e del totale dei chilometri percorsi nell'anno.

Tuttavia, la somma dei chilometri percorsi nel 1963 sta a dimostrare la passione e l'entusiasmo dei nostri ottimi volovelisti.

La partecipazione di una nostra squadra ai Campionati Mondiali, ha offerto ai piloti selezionati la possibilità di un confronto con i più reputati campioni stranieri, confronto che si è risolto molto onorevolmente, per particolare merito di Leonardo Briigliadori, classificatosi 4° nella classe standard. Ciò è molto lusinghiero per il volo a vela italiano, tanto più se si considera che il giovane Briigliadori disponeva di un aliante « Uribel », di caratteristiche inferiori rispetto ai più recenti veleggiatori in gara espressamente concepiti.

La spedizione in Argentina si è dimostrata redditizia per il prestigio del nostro volo a vela e proficua di insegnamenti e di esperienze per i nostri piloti ed ha consentito inoltre il miglioramento di sei primati nazionali.

In considerazione della partecipazione ai Campionati Mondiali il Calendario Sportivo del 1963 ha compreso soltanto la gara per il Trofeo « Città di Torino », il Raduno Nazionale di Rieti e quella per la Coppa « S. Pedrino », messa in palio dal Centro Studi Volo a Vela Alpino di Varese.

La gara torinese, con una numerosa partecipazione di concorrenti, malgrado le condizioni invero contrarie, ha avuto un ottimo successo agonistico e tecnico con la vittoria di Ferdinando Brogginì del Centro Studi V. V. Alpino di Varese.

Il Raduno di Rieti ha assolto una utile funzione preparatoria di nuovi piloti sportivi ma per la povertà delle condizioni meteo non ha fatto registrare risultati degni di rilievo.

La gara per la Coppa « S. Pedrino », retta da una indovinata formula che tende a stimolare l'effettuazione di voli di distanza anche al di fuori delle competizioni, ha assolto pure nel 1963 il suo interessante fine.

Gli interventi

Com'era stato preannunciato nel programma del Briefing, diramato dall'Aero Club di Bologna, i volovelisti che desideravano prendere la parola durante lo svolgimento del convegno, potevano farlo, previa prenotazione e comunicazione dell'argomento. Gli interventi non dovevano durare più di 10 minuti per oratore ed erano esclusi gli argomenti personali.

Anche quest'anno il Conte Acquaderni, che fa parte dell'Aero Club organizzatore, ha presieduto magistralmente i dibattiti del Briefing.

Le modifiche allo statuto dell'Aero Club d'Italia

Interviene per primo Orsi di Varese, il quale illustra la necessità di modificare lo Statuto dell'Ae.C.I. affinché questo diventi un più efficiente propulsore di attività, sotto la guida di uomini competenti ed eletti democraticamente.

Orsi, anche a nome di altri, propone che il nuovo Statuto sia informato ai seguenti criteri fondamentali:

- a) I Soci di ogni Aero Club, come avviene già in pratica, devono essere distinti a seconda dell'attività: motore, vela, turismo, paracadutismo, modelli. In ogni Aero Club le Assemblee di ogni categoria eleggono un loro rappresentante.
- b) Questi rappresentanti, riuniti in Assemblee Nazionali di categoria, eleggono delle Commissioni Nazionali, che rappresentano le relative categorie. I rappresentanti locali avranno voti in proporzione ai Soci effettivi della categoria dell'Aero Club rappresentato. Ogni Commissione Nazionale nomina il suo Presidente.
- c) I Presidenti delle cinque Commissioni Nazionali costituiscono il Consiglio Federale Ae.C.I., insieme con i rappresentanti di Civilavia. Il Presidente del Consiglio, che è Presidente dell'Ae.C.I., viene nominato dall'Assemblea delle cinque Commissioni Nazionali.
- d) Il Consiglio Federale nomina il Segretario, o Direttore, del Consiglio al quale saranno attribuiti i necessari poteri per l'efficace esecuzione delle direttive del Consiglio.

Con questa organizzazione, il funzionamento dovrebbe essere:

- 1°) Ogni Commissione Nazionale predispone il programma di massima della categoria con il relativo piano di spesa;
- 2°) Il Presidente di ogni Commissione Nazionale, porta in Consiglio Federale il programma di categoria: il Consiglio Federale coordina i programmi delle Commissioni e formula il programma generale, sulla base del quale si porranno motivate richieste a Civilavia. I fondi messi a disposizione da Civilavia saranno equamente ripartiti dal Consiglio per la realizzazione dei programmi delle cinque categorie: sarà così determinata la disponibilità di fondi per ciascuna attività.
- 3°) Ogni Commissione riesaminerà il proprio programma per accordarlo con i fondi disponibili.

A conclusione l'oratore chiede che la nuova Commissione Volo a Vela sia fin d'ora considerata la rappresentante dei Volovelisti italiani, in quanto democraticamente eletta e che essa venga ascoltata in relazione alle modifiche dello Statuto Ae.C.I.; propone che i volovelisti presenti approvino in tal senso un Ordine del Giorno. In via di massima la proposta è accolta dall'Assemblea. Il Gen. Nannini fa tuttavia presente che al termine della discussione desidera, insieme all'Ing. Guagnellini, fare alcune precisazioni.

Il problema delle Scuole e degli Istruttori di Volo a Vela

Viene quindi data la parola al Pilota Ferruccio Piludu, che assieme a Giancarlo Silva rappresenta i volovelisti romani e quelli dell'Italia centro-meridionale. Piludu esordisce riallacciandosi a quanto aveva esposto la sera precedente alla riunione dei Delegati circa l'attuale situazione del volo a vela nazionale e l'inderogabile necessità che i volovelisti convenuti al Briefing delle « Due Torri » attirino l'attenzione degli Enti responsabili (Ae.C.I. - Ministero dell'Aeronautica e Ispettorato Generale dell'Aviazione Civile) sul problema delle Scuole e degli Istruttori di Volo a Vela.

È importante che i volovelisti italiani facciano conoscere il loro pensiero in questo momento poiché, da voci recentemente dif-

fusesi nel nostro ambiente, sembra che gli Organi responsabili stiano per promuovere iniziative in questo settore.

A tal fine i volovelisti del Centro-Sud desiderano far conoscere quelli che sono in pratica i loro punti di vista ed invitano l'attuale Commissione Tecnica Permanente a voler incaricare il proprio Presidente a puntualizzare in sede federale i seguenti argomenti:

1°) *Situazione attuale con particolare riguardo alle Scuole ed agli Istruttori:*

- *Mancanza di un metodo unificato di pilotaggio conseguente alla non creazione di una scuola centrale per la formazione di istruttori a livello superiore;*
- *Mancanza di quadri per l'istruzione al volo;*
- *Mancanza di provvidenza a questo scopo.*

Tutto ciò in antitesi a quanto realizzato negli altri Paesi.

2°) *Soluzione auspicata:*

- *Avocazione diretta allo Stato del problema della scuola, sotto tutti i suoi aspetti, umano, tecnico, amministrativo.*
- *Creazione di un Ente con mansioni e responsabilità del tipo S.F.A.T.A.T.*

I primi provvedimenti dovrebbero essere:

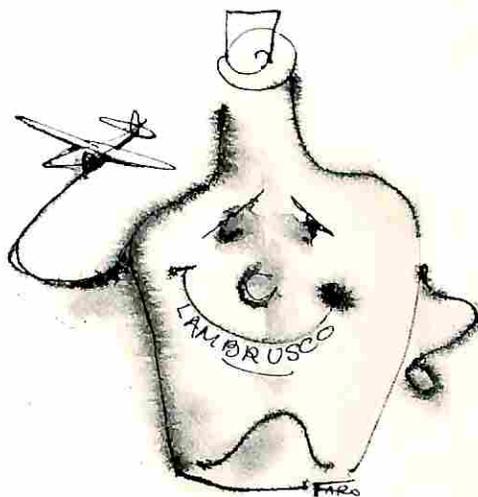
- a) *Un bando di concorso per il reclutamento di personale tecnico (istruttori, meteorologi, specialisti) inquadrato nella carriera statale con tutti i possibili sviluppi, allo scopo di creare un nucleo di persone qualificate disposte a dedicare la propria attività al volo.*
- b) *Il potenziamento ed il rinnovo del materiale di volo e di esercizio.*

All'esposizione di questo scottante problema si alternano efficacemente Piludu e Silva, i quali, alla fine, rilevano come le loro proposte importino decisioni fondamentali, in mancanza delle quali è inutile discutere e scendere all'esame particolareggiato del problema stesso.

Il Generale Nannini risponde a Silva e Piludu, assicurandoli che i problemi da loro esposti preoccupano da tempo sia gli Organi competenti dell'Ispettorato Generale dell'Aviazione Civile, sia quelli dell'Aero Club d'Italia. La soluzione di tali

problemi rientra infatti nel quadro generale di un piano, da tempo richiesto e presentato dall'Ae.C.I. ai competenti Organi Ministeriali. Per quanto riguarda la preparazione della mozione, il Generale Nannini, nella sua veste di Presidente della Commissione Tecnica Permanente per il Volo a Vela, si riserva di studiarne attentamente la formulazione e di redigerne il testo definitivo, tenendo conto di quanto l'Ae.C.I. ha già proposto nel citato piano ministeriale.

È ormai mezzogiorno e nell'aria si comincia a sentir odor di... tortellini e di lambrusco. Prima del pranzo, però, il Gen Nannini e l'Ing. Guagnellini provvedono alla distribuzione dei diplomi ai piloti che durante lo scorso 1963 hanno conseguito insegne F.A.I. Poi, tutti all'aviorimessa refettorio, quest'anno ottimamente riscaldata.



Il raduno conviviale

Ancora una volta Bologna, che non ha mai ritenuto le tornasse di disdoro l'esser chiamata insieme e la « dotta » e la « grassa », ha saputo dimostrare che l'ala e la forchetta, l'azzurro del cielo ed il bianco della tovaglia stanno assai bene insieme... Perché, l'abbiamo già detto qualche anno fa, tanto il volo a vela quanto la buona cucina ci aiutano a dimenticare i fastidi della vita. Chi rammenta, ad esempio, certe uggiose realtà quotidiane, quando ve-



leggia a 2.000 metri d'altezza, o quando, cacciate le gambe sotto una tavola bene imbandita, si sente solleticar le nari dal profumo di saporosi manicaretti e carezzar l'ugola da sorsi di frizzante lambrusco? Il volo a vela e la buona mensa hanno dunque la stessa virtù di dare colore e calore ai nostri sogni. E di sogni, si sa, è tessuta tutta la vita dei volovelisti.

Infatti, dove si può meglio sognare che nel cielo? E dove ancora si può meglio sognare che dinnanzi ad un torreggiante piatto di tortellini col sugo e ad una bottiglia di dorato Albana, allor che senti il cuor aprirsi ad un sereno ottimismo?...

A tavola non s'invecchia, assicurava allegramente a Bologna un gruppo di giovani piloti... e veleggiando si ringiovanisce, aggiungeva prontamente un vecchio volovelista chè, bene mangiando e meglio bevendo, ci si sente perennemente giovani.

Mescolando così il sacro col profano, la poesia con la prosa, la quasi spiritualità del volo a vela con la sugosa carnalità dei tortellini, i duecento volovelisti convenuti al Briefing delle « Due Torri », consumarono in allegria il lauto pranzo preparato dai valentissimi cuochi dell'Aeroporto di Bologna.

La medaglia d'oro per il volo a vela 1963 al Gen. Nannini

Alla fine del tradizionale banchetto sono stati ripresi gli interventi nella sala riunioni del locale Aero Club.

Il Conte Rasini chiede la parola per formulare una proposta ai volovelisti convenuti al Briefing. Il Consiglio Federale dell'Ae.C.I., afferma Rasini, non ha ancora assegnato la medaglia d'oro per l'attività volovelistica 1963. Orbene, io propongo una mozione che esprima il desiderio dei volovelisti italiani di vedere conferita tale medaglia al Gen. Nannini, in riconoscimento dei meriti dallo stesso acquisiti in quarant'anni di dedizione alla causa del volo a vela italiano. La proposta di Rasini è accolta da uno scrosciante e prolungato applauso da parte di tutti i presenti, mentre il Gen. Nannini, visibilmente commosso, ringrazia.

Volo a Vela e burocrazia governativa

Viene quindi data la parola al redattore di queste note di cronaca.

Il quale non ha taciuto ai convenuti che a lui, quale direttore della rivista « Volo a Vela », da parecchio tempo e da più parti si muove il rimprovero di non aver preso un atteggiamento deciso in difesa degli interessi dell'attività volovelistica, ostacolata particolarmente dalle fastidiose remore derivanti dalle vigenti procedure burocratiche.

Lo scrivente ha quindi fatto presente che il silenzio della rivista non fu determinato da indifferenza verso un problema tanto sentito nè, ancor meno, da amor di quiete, bensì dall'essere a conoscenza che quel problema era stato oggetto di ripetute segnalazioni da parte del Presidente della Commissione Tecnica per il Volo a Vela

VI BRIEFING VOLOVELISTICO DELLE DUE TORRI



all'Ispettorato Generale dell'Aviazione Civile, per cui non si è ritenuto utile interferire con polemiche intempestive sulle decisioni che si venivano maturando presso gli organi competenti.

Ci risulta, infatti, che è imminente una riunione interministeriale, indetta dall'Ispettorato Generale dell'Aviazione Civile, nella quale verranno appunto discussi questo ed altri problemi che ci stanno a cuore. In quella riunione i volovelisti potranno far sentire la loro voce con una mozione che lo scrivente ha redatto, i convenuti al Briefing hanno all'unanimità approvato e il Gen. Nannini ha accettato di presentare.

Eccone il testo:

« I volovelisti italiani partecipanti al Briefing delle Due Torri in Bologna, seriamente preoccupati per le remore frapposte allo sviluppo del volo a vela nazionale dalle attuali procedure burocratiche, rivolgono vive istanze all'Ispettorato Generale dell'Aviazione Civile perchè tali procedure siano semplificate ed abbreviate, particolarmente quelle concernenti:

- 1°) *La concessione del brevetto di pilota d'aliante veleggiatore, per il quale si chiede:*
 - a) *Che gli allievi idonei possano compiere la prova pratica di veleggiamento in qualsiasi momento dopo il decollo, indipendentemente dall'esame teorico, al fine di consentire lo sfruttamento delle condizioni meteorologiche più favorevoli;*
 - b) *Che, per il controllo della prova, si applichino norme che favoriscano, e non ostacolino, l'effettuazione della prova stessa nel momento migliore, come fa da anni, in tutto il mondo, la Federazione Aeronautica Internazionale per il controllo delle prove richieste per il conseguimento delle insegne superiori d'argento, d'oro e di diamanti.*
- 2°) *La convalida dei brevetti di volo a vela dei piloti stranieri, per i quali si chiede una procedura burocratica più semplice e più breve di quella necessaria per i brevetti di volo a motore.*
- 3°) *La facoltà ai direttori dei centri di volo a vela di accordare permessi temporanei per voli veleggiati locali a piloti stranieri di passaggio in Italia, in ana-*

logia al trattamento che i volovelisti italiani ricevono negli altri paesi, quando si recano all'estero.

- 4°) *L'ottenimento del certificato di immatricolazione degli alianti in genere e, in particolare, di quelli importati dall'estero, ritenendosi assurda l'attuale parificazione sul piano burocratico di un modesto aliante veleggiatore a un quadrimotore civile da trasporto ».*

L'assistenza meteorologica al Volo a Vela

Un altro problema di grande interesse per l'attività volovelistica è quello dell'assistenza meteorologica. Su tale argomento lo scrivente presenta ai convenuti un'altra mozione, che viene pur essa approvata all'unanimità e che il Gen. Nannini si assume di far pervenire agli organi competenti.

Eccone il testo:

« I volovelisti italiani partecipanti al Briefing delle Due Torri in Bologna: preso atto con vivissimo compiacimento dei miglioramenti recentemente apportati al « cartello d'informazioni meteorologiche » pubblicato giornalmente dal Ministero della Difesa Aeronautica - Ispettorato delle telecomunicazioni - rivolgono vive istanze al Ministero medesimo perchè esamini la possibilità di far sempre precedere alla lettura delle « Previsioni del tempo », trasmessa dopo il « Giornale radio » delle ore 08.00, la lettura dei dati relativi alla « situazione sinottica dell'Europa », facendo presente la notevole importanza che tali dati assumono in relazione all'attività quotidiana dei centri italiani di volo a vela ».

La mozione per le modifiche allo Statuto dell'Aero Club d'Italia

Chiede quindi la parola il Prof. Morelli, il quale riprendendo la proposta formulata in precedenza dal Rag. Orsi, legge la mozione preparata nel frattempo da un gruppo di piloti.

Eccone il testo:

« I volovelisti italiani, partecipanti al Briefing di Bologna del 23 febbraio 1964, esprimono la volontà che le persone indi-

cate per comporre la futura Commissione Tecnica Permanente per il Volo a Vela siano anche — e con effetto immediato — i loro rappresentanti presso l'Aero Club d'Italia per collaborare allo studio delle modifiche da apportare all'attuale Statuto, secondo l'azione già intrapresa in tal senso dalla stessa Presidenza dell'Ae.C.I. e da qualche Aero Club periferico ».

L'Ing. Guagnellini, che unitamente al Gen. Nannini ed all'Avv. Finzi fa parte della Commissione nominata dal Consiglio Federale dell'Aero Club d'Italia per lo studio delle modifiche da apportare allo Statuto, pur accettando in via di massima quanto richiesto nella mozione letta dal Prof. Morelli, ritiene che la stessa debba subire alcuni emendamenti. L'Ing. Guagnellini illustra quindi come l'Aero Club d'Italia sia arrivato alla formazione di detta Commissione e come attualmente si preoccupi di mandare a buon fine i suoi lavori. L'oratore conclude proponendo che i probabili componenti della Commissione Tecnica per il Volo a Vela di prossima nomina, nella loro veste di rappresentanti del Volo a Vela Italiano, siano consultati dall'Aero Club d'Italia per lo studio delle modifiche da apportare allo statuto.

Morelli, Pronzati ed Orsi insistono perchè la Commissione Tecnica per il volo a vela possa godere di una certa indipendenza d'azione onde permetterle di condurre a fondo la campagna per l'ottenimento delle invocate modifiche.

Alcune obiezioni vengono sollevate dall'Ing. Guagnellini e dal Gen. Nannini, particolarmente sulla questione « dell'indipendenza d'azione » della Commissione; alla fine però la mozione viene modificata ed approvata dai convenuti nel seguente testo definitivo:

« I volovelisti italiani partecipanti al Briefing volovelistico delle « Due Torri » esprimono la volontà che le persone indicate a comporre la futura Commissione Tecnica Permanente per il Volo a Vela, siano considerate, con effetto immediato, le probabili componenti della Commissione di prossima nomina ed i rappresentanti del Volo a Vela Italiano e, come tali, siano pertanto consultate dalla Commissione nominata dall'Ae.C.I. per lo studio delle modifiche allo Statuto ».

Provvedimenti statutari, organizzativi ed economici invocati da R. Brigliadori

Viene quindi concessa la parola al Rag. Riccardo Brigliadori, dell'Accademia Volovelistica, il quale esordisce rilevando come le crescenti esigenze del nostro volo a vela richiedano tre ordini di provvedimenti:

- a) statutari,
- b) organizzativi,
- c) economici.

a) *Provvedimenti statutari.* — Si è ampiamente discusso di dare uno statuto all'Aero Club d'Italia più rispondente alle esigenze del settore volovelistico.

Come l'Accademia Volovelistica ha avuto il coraggio di dire nel 1959, sul proprio numero unico alla pagina 4 (« ACCADEMIA VOLOVELISTICA anno 1960 »), il primo statuto da cui difendersi è quello « tipo » per gli aero clubs periferici.

Apprezzerei quindi che « VOLO A VELA » aprisse il dibattito su questo statuto, poichè in una organizzazione veramente democratica e di tipo federativo, sono gli enti periferici di base che devono darsi una costituzione, uno statuto. Solo successivamente i rappresentanti di tali enti periferici dovrebbero occuparsi di un progetto per giungere allo statuto dell'Aero Club d'Italia, il quale dovrebbe — in linea di massima — occuparsi, in termini nazionali ed internazionali:

- 1° del potere sportivo,
- 2° della tutela dell'utente dell'aria,
- 3° del controllo e degli aiuti alle scuole di pilotaggio.

b) *Provvedimenti organizzativi.* — Gli aero clubs periferici e le associazioni devono essere con ogni mezzo aiutati ad avviare scuole di volo a vela, poichè senza un proselitismo spinto non si aumenta il numero dei volovelisti. Infatti, qui a Bologna, si vedono tendenzialmente sempre le stesse facce di sportivi impegnati a curare i propri interessi. Non è di noi soli che ci dobbiamo occupare, bensì di quanti il volo a vela devono imparare ancora a fare. Per tale ragione dobbiamo incentivare al massimo ogni ente volovelistico che abbia la struttura sufficiente alla gestione di una scuola, affinché la metta in essere. Non sono gli istruttori a pagamento i soli mez-

zi per aumentare la famiglia dei piloti d'aliante, ma anche, e soprattutto direi, quelli per i quali il volo a vela è una disciplina dilettantistica che va dalla costruzione dell'aliante alla gestione dell'associazione che gli ha dato le ali.

Gli istruttori *gratuiti* insomma, proprio perché tali, sono quelli che oltre al « manico » danno una mentalità ai volovelisti. Direi che ai fini nostri contano di più i « missionari » dei « professori di religione ».

c) *Provvedimenti economici.* — Dare premi alle scuole, non agli allievi o agli istruttori. Gli assistiti dall'arcidiocesi dell'Aero Club d'Italia, che, ancor prima di essere piloti, si attaccano alla mammella del contribuente, non saranno mai dei volovelisti; saranno tutt'al più dei piloti nomadi in cerca di centri nazionali con « volo compreso nel prezzo della mensa ».

Dare — infine — premi d'acquisto anche agli alianti stranieri monoposti e soprattutto biposti quando è provato che per elevare lo standard tecnico delle nostre prestazioni occorrono degli aeromobili e degli strumenti che in Italia non si producono affatto o non si producono in misura sufficiente.

Il Gen. Nannini risponde brevemente a Riccardo Brigliadori, assicurandolo di apprezzare e di condividere il suo pensiero, particolarmente per quanto riguarda il problema delle scuole di volo a vela e la necessità di favorire al massimo il proselitismo tra i giovani che, del resto, è sempre stato alla base della politica volovelistica seguita in questi anni dall'Aero Club d'Italia.

Alcune interrogazioni

Il Dott. Paolo Urbani, dell'Aero Club di Roma, chiede al Gen. Nannini se è possibile che i bilanci dell'Aero Club d'Italia vengano pubblicati dalla stampa aeronautica nazionale e ciò per dar modo ai volovelisti di prendere visione di quanto viene stanziato e speso per il volo a vela.

Il Gen. Nannini risponde che qualsiasi socio di Aero Club può prendere visione dei bilanci; tuttavia, assicura, non mancherà di segnalare tale richiesta alla presidenza dell'Ae.C.I.

Sempre in tema di interrogazioni, Oreste Ricotti, del Centro Alpino di Varese, chie-

È USCITA

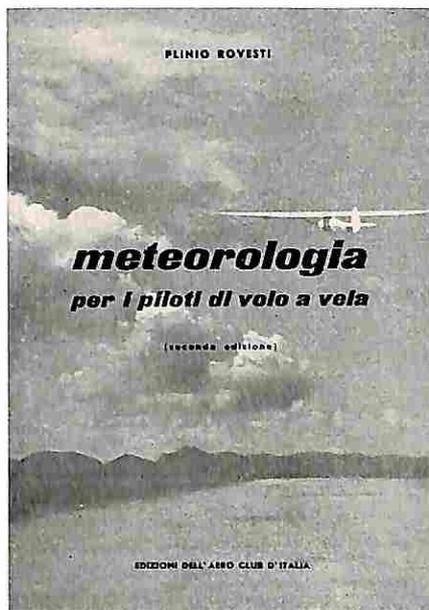
A CURA

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.

de al Gen. Nannini se ritiene di poter conciliare le esigenze tecnico-organizzative dei corsi che si svolgeranno a Rieti per gli allievi dell'Accademia Aeronautica, con le esigenze non meno impegnative dei Campionati Nazionali che seguiranno immediatamente a detti corsi.

Il Gen. Nannini assicura che tali esigenze sono state giustamente valutate e che l'Ae.C.I. conta di potervi far fronte, grazie anche all'aiuto assicurato dalle Autorità Aeronautiche.

Ricotti sollecita infine la pubblicazione del Calendario Sportivo per l'anno in corso e termina chiedendo all'Ing. Guagnellini alcune delucidazioni sulle funzioni e sui compiti della Commissione Sportiva Centrale. Il Gen. Nannini assicura che il Calendario Sportivo per il 1964 è in corso di pubblicazione; ad ogni modo, rende subito noto la parte che riguarda il volo a vela:

Competizioni nazionali:

Trofeo Ghirlandina

Modena 1-3 Maggio

Trofeo Città di Torino

Torino 30 Maggio - 2 Giugno

Avioraduno Nazionale

Pavullo 27-29 Giugno

Campionato Nazionale

Rieti 2-14 Agosto

L'Ing. Guagnellini conclude fornendo all'interrogante i chiarimenti richiesti sulle funzioni e sui compiti della Commissione Sportiva Centrale.

Premiazione dei vincitori del Trofeo San Pedrino 1963

E poichè tutti i salmi finiscono in... gloria, così questo VI Briefing si è concluso con la proclamazione dei vincitori del Trofeo San Pedrino 1963, compiuta dall'Ing. Guagnellini, nella sua veste di Presidente della Commissione Sportiva Centrale dell'Ae.C.I.

Gioacchino Kalckreuth, al primo posto nella classifica individuale, riceve una riproduzione in scala ridotta del Trofeo San Pedrino; Lodovico Campari, secondo classificato, la medaglia d'oro; Ferdinando Brogini, 3° classificato, la medaglia d'argento, e tutti gli altri concorrenti, la medaglia vermeille ricordo. Alla fine viene conferito il Trofeo Challenge San Pedrino al Centro Studi del Volo a Vela Alpino di Varese, che, com'è noto, anche nel 1963 è risultato primo nella classifica per Club.

Queste note di cronaca sarebbero incomplete se omettessimo di sottolineare il particolare entusiasmo volovelistico che ha animato questo VI Briefing delle « Due Torri »; entusiasmo che non è venuto meno neppure quando sono affiorati nelle discussioni motivi di contrasto, se non proprio di battaglia.

Si è venuti via da Bologna con la coscienza d'aver fatto qualche cosa di utile per il volo a vela italiano e col proposito di ritornarci con una ricca messe di nuove esperienze e — perchè no? — col trofeo di altre vittorie. Poichè, in tutti noi, la passione, per cui abbiamo tanto dato del nostro e di noi stessi, è e rimane sempre quella: l'ala silenziosa.

L'ala che, oggi come non mai, è assurta a testimonianza di intelligenza, di ardentamento, di sanità della carne e dello spirito, a simbolo della più alta poesia della vita.

Plinio Rovesti

Nel N° 81 del 4 Aprile 1964, il quotidiano indipendente d'informazione

« L A P R E A L P I N A »

diretto da Mario Lodi, che si stampa a Varese e viene diffuso non solo in tutta la provincia, ma anche in quelle limitrofe e nelle regioni prealpine del Verbano, del Lario e del Ceresio, ha pubblicato un ampio articolo divulgativo sul Volo a Vela, con fotografie e schizzi illustrativi. Nel segnalare la simpatica iniziativa del quotidiano varesino — che ha dedicato un'intera pagina alle ali silenziose — ci auguriamo che in avvenire la stampa italiana si ricordi del Volo a Vela non solo per ... drammatizzare gli atterraggi in campagna degli alianti, ma soprattutto — come ha fatto « La Prealpina » di Varese — per illustrare i fini e la bellezza del nostro sport.

L'ingegnere Iginio Guagnellini nuovo presidente dell'Aero Club d'Italia

L'Ing. Iginio Guagnellini dopo la sua nomina a Presidente dell'Ae.C.I. parla ai rappresentanti degli Aero Club periferici.



L'Assemblea ordinaria dell'Aero Club d'Italia, tenuta in Roma il 22 marzo 1964, ha eletto l'Ing. Iginio Guagnellini Presidente del Sodalizio.

Sono inoltre risultati eletti, ai sensi dell'art. 3 del vigente statuto, i seguenti 12 Consiglieri Federali:

- Dott. Guido BARACCA
- Dott. Raimondo LEONE
- Col. Giuseppe BAYLON
- Dott. Dante LABANTI
- Dott. Piero CASANA
- Gen. Ilio PANTANELLI
- Com.te Giuseppe ALBANESE
- Conte Cesare RASINI
- Sig. Tullio ALBARELLI
- Com.te Raffaele BREDA
- Dott. Romolo GENTILIN
- Sig. Walter VERGANI

L'Ing. Guagnellini, dopo la sua nomina, con simpatico e spontaneo gesto, ha annunciato ai convenuti che, a riconoscimen-

to dei meriti acquisiti dall'Ing. Manillo Zerbinati in tre lustri di attività presidenziale, il nuovo Consiglio Federale lo eleggeva Presidente Onorario dell'Aero Club d'Italia.

L'annuncio dell'Ing. Guagnellini è stato accolto da un fervido e prolungato applauso da parte dei Presidenti degli Aero Club periferici.

Il Consiglio Federale si è riunito dopo le feste pasquali per procedere alla elezione di due vice-presidenti, nelle persone del Gen. Pantanelli e del comandante Albanese. Il Gen. Nannini è stato confermato nella carica di Presidente della Commissione Tecnica Permanente del Volo a Vela.

La rivista « Volo a Vela » porge all'Ing. Iginio Guagnellini, valoroso aviatore ed infaticabile organizzatore di attività aerosportive, al Gen. Nannini, nonchè ai nuovi membri del Consiglio Federale, il fervido e caloroso saluto dei volovelisti italiani, formulando a loro nome i più caldi voti per il sempre maggior incremento delle attività istituzionali e programmatiche dell'Aero Club d'Italia.

Anche quest'anno l'Italia sarà sede di corsi e studi volovelistici internazionali



Il Consiglio Direttivo dell'OSTIV riunito a Zurigo dal 25 al 27 Febbraio 1964. Da sinistra a destra: Ing. Zacher (Germania), Col. Floyd J. Sweet (USA), A. H. Yates (Inghilterra), A. Stirnemann (Svizzera), L. A. de Lange - Presidente (Olanda), B. S. Shenstone (Inghilterra), Miss Vrolijk - Segretaria, Ing. Bojanowski (Polonia), Ing. B. J. Cijan (Iugoslavia), Dr. W. Eichemberger (Svizzera).

Il Consiglio direttivo dell'OSTIV (Organizzazione Tecnica e Scientifica Internazionale del Volo a Vela) si è riunito a Zurigo dal 25 al 27 Febbraio u.s. sotto la presidenza di Mr. L. A. de Lange.

Nel corso delle riunioni, svoltesi nei saloni della Philips Hause di Zurigo, sono state prese importanti deliberazioni, alcune delle quali interessano anche l'Italia.

Mentre ci riserviamo di riferire ampiamente, nei prossimi numeri, sulle iniziative che interessano da vicino il nostro Paese, riassumiamo ora le deliberazioni prese dal Consiglio dell'OSTIV nelle recenti riunioni.

È stato deciso di tenere, contemporaneamente ai Campionati Mondiali di Volo a Vela, che si svolgeranno in Inghilterra nel prossimo anno, il X Congresso Mondiale

dell'OSTIV, che avrà luogo a South Cerney dal 5 al 13 Giugno 1965.

Intanto continuano i lavori per la valutazione scientifica delle registrazioni barografiche (Ing. Cijan) e aerologiche (Prof. Georgii) dei voli compiuti durante lo svolgimento dei Campionati Mondiali di Volo a Vela, svoltisi in Argentina nel Febbraio 1963. Tale studio richiederà però ancora notevole tempo e l'OSTIV non è attualmente in grado di stabilire la data in cui potrà essere pubblicata la relazione conclusiva.

È stato programmato un corso di volo in onda sull'Aeroporto di Aosta dal 20 Agosto al 3 Settembre p.v. Ad esso potranno partecipare i piloti dei 23 Paesi aderenti all'OSTIV, i quali dovranno iscriversi attraverso i rispettivi Aero Clubs naziona-

li. Le norme relative a tali iscrizioni verranno tempestivamente comunicate ed opportunamente pubblicizzate dalla stampa aeronautica internazionale.

Dopo il corso di volo d'onda in Aosta, dal 6 al 19 Settembre 1964, avrà luogo, sull'Aeroporto di Calcinate del Pesce (Varese) la « *Settimana Tecnica Internazionale dell'OSTIV* » per lo studio e le prove di volo comparative degli alianti della classe Standard. A tale « *Settimana* » parteciperanno i Paesi costruttori di alianti della classe suddetta, i cui piloti presenteranno le singole macchine, illustrandone caratteristiche e pregi. Da tali studi e voli comparativi scaturiranno elementi che saranno di grande aiuto all'OSTIV per la obiettiva valutazione degli alianti della Classe Standard che parteciperanno ai Campionati Mondiali del 1965 e che concorreranno al « *Premio OSTIV* ».

In occasione della Settimana Tecnica Internazionale dell'OSTIV verrà inaugurato sull'Aeroporto di Calcinate del Pesce l'*OSTIV-International Gliding Research Institute*, che avrà la propria sede nella « *Club House* » del Centro Studi del Volo a Vela Alpino di Varese, attualmente in avanzata costruzione.

Tra le prime attività permanenti di detto Istituto Internazionale segnaliamo quella della stazione meteorologica già in allestimento grazie alla collaborazione assicurata all'OSTIV dall'Aeronautica Italiana.

Il Consiglio dell'OSTIV ha esaminato anche lo stato dei lavori relativi ai risultati del Congresso Internazionale dei Piloti Istruttori, svoltosi lo scorso anno a Varese. Tali risultati sono oggetto di uno studio, che attualmente sta completando l'Ing. Zacher, e che verrà pubblicato quanto prima, in unione di sforzi, dall'OSTIV e dal « *Flugwissenschaftliche Forschungsanstalt* » di Monaco. La pubblicazione comprenderà lo studio sulla valutazione degli alianti biposto che hanno partecipato al Congresso, nonché le indagini sui problemi dell'insegnamento del volo a vela.

Su tali problemi dovrà continuare la propria opera di ricerca e di studio l'apposita commissione internazionale, costituita appunto dall'OSTIV per giungere all'unificazione dei metodi didattici ed all'adozione dei migliori sistemi d'addestramento al volo veleggiato.

È stato infine deciso di sottoporre all'esame degli Aero Clubs Nazionali le nuove « *specificazioni* » per gli alianti della Classe Standard, nonché le norme di attribuzione del « *Premio OSTIV* », premio che, com'è noto, viene assegnato in occasione dei Campionati Mondiali di Volo a Vela. In tal modo gli Aero Clubs Nazionali avranno la possibilità di far conoscere all'OSTIV il pensiero dei loro esperti sui problemi della Classe Standard.

Concludiamo la nostra rapida rassegna sulle recenti deliberazioni del Consiglio Direttivo dell'OSTIV, comunicando ai velivolisti interessati che il I e II volume dell'opera « *The World's Sailplanes* » possono essere acquistati al prezzo di \$ U.S.A. 1,70 e 4,— rispettivamente, presso il London Gliding Club - 3 Cork Street - London W 1 - Inghilterra.

BANCA
LOMBARDA
di Depositi
e Conti Correnti



SOCIETÀ PER AZIONI

FONDATA NEL 1870

MILANO - VARESE - GEMONIO

TRADATE - VENEGONO

L'Aero Club d'Italia ha diramato le disposizioni relative alle « provvidenze » per l'attività volovelistica 1964

N.D.R.

Nel « Notiziario » N. 4 del 10 Marzo 1964, l'Aero Club d'Italia ha pubblicato le « provvidenze » disposte per gli allievi piloti aspiranti al conseguimento del brevetto « C », nonché per l'attività sportiva di volo a vela del 1964.

Leggendo tali disposizioni, che riportiamo integralmente qui di seguito, chi non è a conoscenza della cifra che l'Aero Club d'Italia ha potuto stanziare nel bilancio 1964 per l'attività volovelistica, potrebbe essere indotto a pensare che... i mezzi sono arrivati e che, finalmente, il volo a vela italiano potrà mettersi alla pari con quello degli altri Paesi.

Ci duole, però, dover deludere il nostro lettore ottimista.

I mezzi di cui dispone l'Aero Club d'Italia per l'attività volovelistica 1964 sono all'incirca gli stessi dello scorso anno.

E' facile capire, pertanto, che le provvidenze disposte a favore del volo a vela, anche per il corrente anno, avranno valore sino... all'esaurimento dei fondi disponibili.

Non nutriamoci quindi di illusioni.

Nel 1964 potrà riscontrarsi un sensibile aumento del numero di brevetti « C » se — come vivamente speriamo — l'Ispektorato Generale dell'Aviazione Civile vorrà abrogare le norme vigenti sulla effettuazione delle prove pratiche di brevetto. Sarà difficile, però, metterci alla... pari con gli altri Paesi.

Sapete, ad esempio, quanti brevetti « C » di volo a vela ha fatto la Francia nel 1963?

Esattamente 1.104 (millecentoquattro)!

E sapete quanti ne ha fatti l'Italia nello stesso anno?

Esattamente 45 (quarantacinque)!

Che ne dite, amici?

Che i confronti sono odiosi?

Certo. Solo che, in casi come questi, i confronti riescono odiosi unicamente per chi non vuole aprire gli occhi e capirne il significato.

1 - Attività didattica

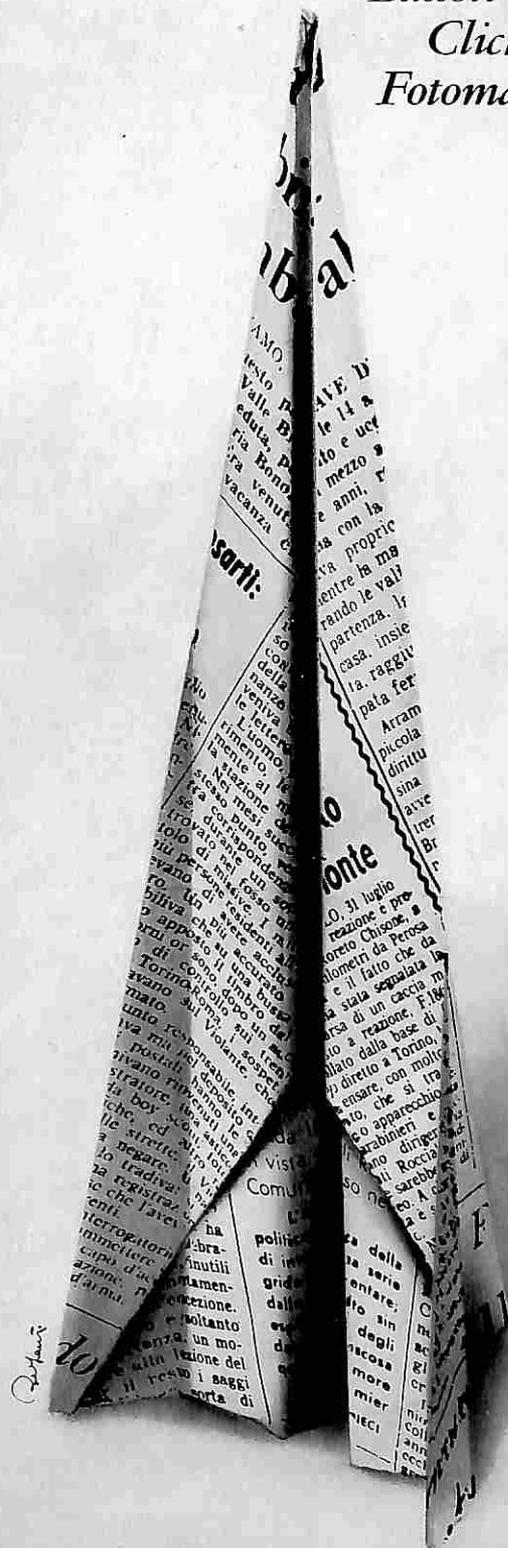
- a) Per i minori di 21 anni sprovvisti di qualsiasi brevetto e studenti universitari fino al 26° anno di età
Attestato « B » L. 10.000
Brevetto « C » L. 40.000
- b) Per i minori di 21 anni in possesso del brevetto di volo a motore di 1° o di 2° grado e studenti universitari fino al 26° anno di età
Attestato « B » nulla
Brevetto « C » L. 40.000
- c) Per i maggiori di 21 anni sprovvisti di qualsiasi brevetto di volo
Attestato « B » L. 10.000
Brevetto « C » L. 30.000
- d) Per i maggiori di 21 anni in possesso del brevetto di volo a motore di 1° o 2° grado
Attestato « B » nulla
Brevetto « C » L. 30.000
- e) Per poter godere del beneficio dei premi previsti dalle presenti disposizioni, gli interessati dovranno far pervenire all'Aero Club d'Italia, *all'atto dell'inizio del corso di volo a vela, tramite il Club di appartenenza*, la domanda di ammissione al beneficio del premio, conforme al Mod. 6 VV.
Il premio verrà corrisposto sempreché il brevetto sia stato iniziato nell'anno solare in cui si conclude (prove teoriche e pratiche) e soltanto a brevetto rilasciato dal Ministero, comunicandone all'Ae.C.I. gli estremi del rilascio (numero e data).
In via transitoria (soltanto per quest'anno) verranno ammessi al beneficio del premio anche allievi che hanno iniziato il corso negli anni precedenti, sempreché essi inoltrino all'Ae.C.I. la regolare domanda, come sopra è detto.
- f) Per gli studenti universitari (fino al 26° anno di età) occorre allegare, al suddetto Mod. 6 VV., un certificato (in carta libera ed in data non anteriore di un mese da quella di presentazione) rilasciato dalla rispettiva Università, attestante che il richiedente è iscritto ad una Facoltà.

2 - Attività sportiva

- a) *Insegna F.A.I. d'argento (« D »)*
— Per i minori di 21 anni: L. 55.000
(L. 10.000 + 15.000 + 30.000)
(quota durata distanza)
— Per i magg. di 21 anni: L. 50.000
(L. 10.000 + 15.000 + 25.000)
(quota durata distanza)
- b) *Insegna F.A.I. d'oro (« E »)*
— Per tutte le età: L. 100.000
(L. 30.000 + 70.000)
(quota distanza)
- c) *Insegna F.A.I. di diamanti (« F »)*
— Per tutte le età: L. 200.000
— Prova di distanza libera (km. 500)
L. 90.000
— Prova di distanza con meta prefissata (km. 300) L. 70.000
— Prova di guadagno di quota (m. 5.000) L. 40.000
- d) *Voli di distanza extra insegna*
— Come si rileverà dalla formula che segue, l'Ae.C.I., premia anche i voli di distanza effettuati con ritorno al punto di partenza, o comunque su rotta prefissata. Pertanto ai piloti che effettuano voli di distanza superiori ai 50 km., il premio verrà calcolato in base alla formula seguente:
$$p = 150. d + K. 50 \text{ (D-50)}$$
dove:
p è il premio in lire;
D è la distanza in km. percorsa dall'aliante in linea retta e su rotta spezzata (andata e ritorno, circuito triangolare) valutata in conformità al Codice F.A.I.;
d è la distanza in km. valutata in linea retta, fra il punto di partenza e il punto di atterraggio;
K è un coefficiente che assume i valori seguenti
$$K = 1 \text{ per voli distanza libera oppure per distanze prefissate di qualsiasi tipo (con meta, andata e ritorno, spezzate o in circuito) non completate}$$

$$K = 1,5 \text{ per qualsiasi prova di distanza prefissata (meta, andata e ritorno, spezzata e circuito) completata.}$$

Bassoli
Clichés
Fotomaster



Inoltre il totale del premio che risulterà dalla applicazione della formula, sarà maggiorato del 25 % e l'importo relativo a tale maggiorazione andrà a beneficio dell'Ente che ha in esercizio l'aliante impiegato nel volo considerato.

- Vengono presi in considerazione soltanto i voli di distanza effettuati in conformità al Codice della F. A.I., con particolare riguardo a quanto prescritto relativamente al massimo dislivello ammesso fra le quote s.l.m., di sgancio e di atterraggio.

I voli di distanza extra insegna, godranno delle provvidenze di cui alle presenti disposizioni, come segue:

- voli fino a 50 km - Nessun premio
- voli da 51 km. fino a 100 km. - Un solo premio per pilota
- voli da 101 km. a 200 km. - Due premi per pilota
- voli da 201 km. a 300 km. - Tre premi per pilota
- voli da 301 in su - Tutti i voli. I voli ripetuti sullo stesso percorso e dallo stesso pilota non daranno luogo a ripetibilità del premio.
- I piloti che aspirano al premio devono farne domanda, tramite l'Aero Club di appartenenza, conforme al modulo 7 VV, allegando:
 - 1) il Mod. 3 VV - verbale per volo di aliante
 - 2) il Mod. 5 VV - attestazione di atterraggio di aliante.
- I voli di distanza per il conseguimento di una insegna F.A.I. ricevono il premio conglobato nel premio d'insegna e pertanto non han-

no diritto al premio di cui alla formula sopracitata.

I premi di insegna F.A.I. debbono essere richiesti all'Ac.C.I. mediante il Mod. 7 VV sopracitato.

- I premi vengono corrisposti come segue:

- Insegna F.A.I. d'argento: unica soluzione al conseguimento dell'insegna

- Insegna F.A.I. d'oro: ad ogni singola prova

- Insegna F.A.I. di diamanti: ad ogni singola prova.

e) *Voli di quota extra insegna*

I guadagni di quota superiori ai 5.000 metri vengono premiati con L. 2.000 (duemila) ogni 100 metri guadagnati in più oltre i 5.000 metri.

Se una quota assoluta s.l.m. rappresenti la quota massima raggiunta in Italia da un aliante ed anche se non superi del 5 % quella precedente, riceve un premio di L. 20.000 (ventimila) aumentabile, caso per caso, a discrezione dell'Aero Club d'Italia, in base al valore che si attribuisce alla prova stessa.

3 - *Disposizioni varie*

Tutte le prove suddette possono essere eseguite sia con alianti monoposto che con alianti biposto.

Non vengono premiate le prove nei casi in cui le spese per la loro effettuazione non siano a carico del pilota.

Le prove eseguite presso il Centro Nazionale di Volo a Vela di Rieti riceveranno i premi previsti da particolari norme vigenti presso il Centro stesso.

**SUL CAMPO DEL CENTRO STUDI DEL VOLO A VELA ALPINO
DI CALCINATE DEL PESCE - VARESE**

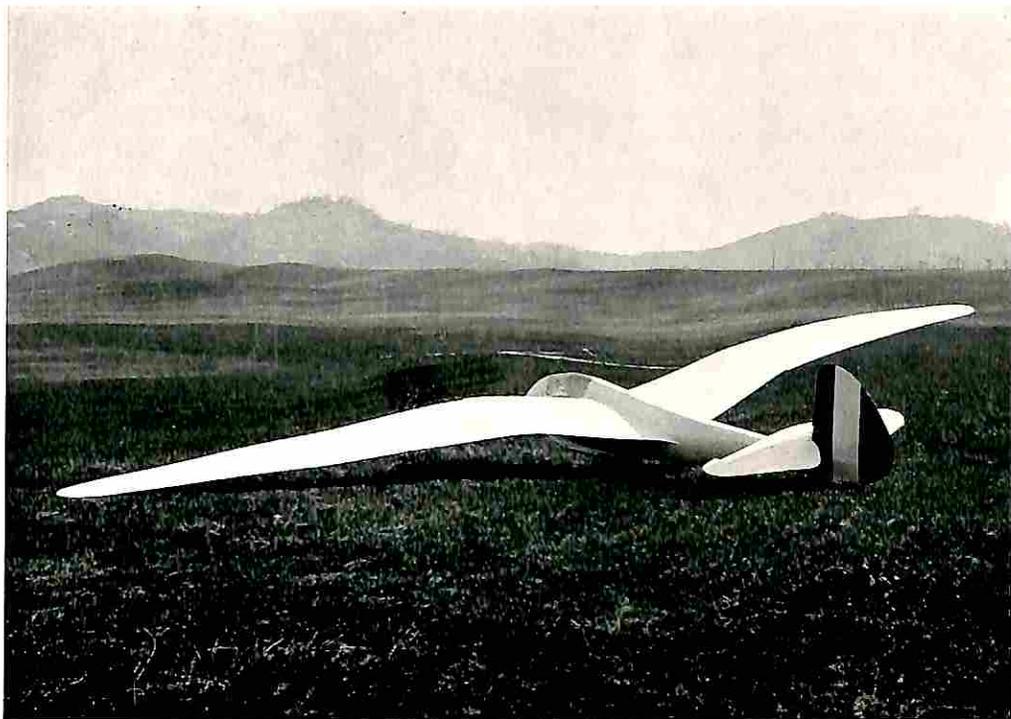
STAGES VOLOVELISTICI A FORFAIT

10 ore di volo su alianti di ogni tipo L. 18.000 (30 dollari) traino escluso

20 ore di volo su alianti di ogni tipo L. 31.000 (50 dollari) traino escluso

Traino aereo : L. 220 al minuto (35 cents)

Alianti misteriosi...



Che aliante è quello rappresentato nella fotografia?

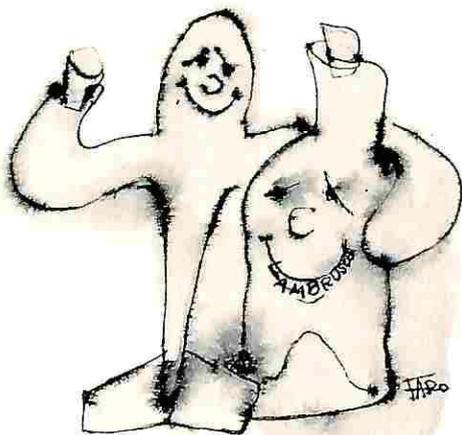
Da chi è stato progettato e costruito? Dove ha volato per la prima volta?

La risposta nel prossimo numero di «Volo a Vela»

L'aliante misterioso pubblicato nel precedente numero è il «Biancone» di Bonomi-Silva, dotato di «scarponi» per l'effettuazione di esperienze di idro-volo a vela, compiute sul Lago di Como dall'allora Tenente Gnecco di Genova, negli anni 1932-33.

In margine al Briefing delle Due Torri

Ecco un quesito proposto dal solito... «veneranda»:



...è quindi naturale che abbiano gusti fini e predilezione per le cose belle e buone.

Qual è la ragione vera della stretta connessione che esiste tra il Briefing delle «Due Torri» e il Lambrusco?

Una ragione specifica c'è, e sta nella fisionomia spirituale dei volovelisti che, ogni anno, sogliono convenire a Bologna da ogni parte d'Italia.

I quali volovelisti — sia detto per la pura verità — sono uomini indiscutibilmente più in sù degli altri, almeno quando sono per aria, ed è quindi naturale che abbiano gusti fini e predilezione per le cose belle e buone.

Tra le quali c'è in prima fila, il Lambrusco. Il Lambrusco — lo san tutti — si beve. Perché si beve il Lambrusco?

Si può bere per cinque motivi: il primo, per far festa; poi, per calmare la sete; poi, per evitare di aver sete dopo; poi, per far onore al buon vino; e, finalmente, per qualsiasi altro motivo.

Voi mi direte che anche il mangiare ha la sua importanza e che, in genere, anche nel mangiare i volovelisti sono buoni campioni.

D'accordo. Consentitemi tuttavia di osservare che, se mangiare è un bisogno dello stomaco, bere è un bisogno dell'anima. Mangiare non è che un volgare artigianato, bere è arte. Il bere ispira idee ridenti ai poeti, nobili pensieri ai filosofi, belle melodie ai musicisti: il mangiare non dà che indigestioni.

E quando quell'insigne poeta e bevitore che fu il Carducci — proprio nella dotta Bologna insuperato maestro — volle, nel 1877, prendere a braccio il Papa di allora, credete che l'invitasse a mangiar insieme la pizza? Eh, no. Sentite:

*Aprite il Vaticano. Io piglio a braccio
quel di sé stesso antico prigionier.
Vieni: a la libertà brindisi io faccio:
Cittadino Mastai, bevi un bicchier!*

Potrei aggiungere che c'è una ragione, direi, di carattere economico che giustifica la preferenza degli uomini di buon gusto per il vino, ed è che, se si può credere che l'appetito, secondo una vecchia opinione, vien mangiando, è certo che la sete bevendo se ne va.

Con le quali considerazioni il nostro «veneranda» ritiene d'aver risposto esaurientemente al quesito proposto.

E... per finire, ecco una notizia sensazionale!

Per completare la cronaca di quell'avvenimento diamo ai lettori di « Volo a Vela » una notizia che non esitiamo a definire « sensazionale ». Dato il carattere erudito di essa, si sarebbe dovuto darla proprio nella dotta Bologna, di alti studi madre, ma, dopo il Briefing, era salito tanto l'entusiasmo per il Lambrusco, che non ci parve opportuno turbarlo con notizie erudite e refrigeranti.

Ecco, ad ogni modo, di che si tratta.

Un nostro amico, volovelista e collaudato topo di biblioteca, frugando il 22 febbraio — vigilia del Briefing, notate la data — tra vecchie carte di una vecchia biblioteca bolognese, scovò un vecchissimo manoscritto della Divina Commedia, dove al canto XI del Purgatorio, in luogo della celebre versione del Pater noster, si legge una singolare preghiera al Padre celeste, che si ritiene composta dal Poeta — tale è, almeno, l'opinione del nostro amico, topo di biblioteca — per i volovelisti riminesi, al cui Club dovettero un tempo appartenere anche quel Paolo e quella Francesca, dei quali nel V dell'Inferno è detto « Quali colombe dal disio chiamate » con quel che segue.

Eccovi il testo scoperto dal nostro amico:

*O Padre nostro, che ne' cieli stai,
noi, aliantisti, ti preghiam di cuore
a volerci aiutar nei nostri guai.*

*Fa che sia lode al nome ed al valore
di noi, che su trabiccoli di legno
arranchiam delle nubi tra 'l vapore.*

*Fa che quell'uomo dal multiforme
Ingegno,
che stròloga il ciel, presagi sballati
non dia a chi va pe' 'l tuo azzurro regno,
ma, scrutati con cura tutti i dati,
pur con sua vista corta d'una spanna,
predica giusti del futuro i fati.*

*Grazie, Signore, dell'odierna manna
di tortelli e lambrusco e sangiovese,
della tavola bianca e della scranna.*

*Qui siam calati ad ali alzate e tese,
con appetito grande e più gran sete,
d'Italia nostra, giù, da ogni paese.*

*Ma se in quest'ore, così attese e liete,
ingozziam troppi calici, perdona:
noi siam usi a toccar tutte le mete.*

*Tu serba al nostro cuor la tempra
[buona,
sì che no' 'l vinca mai nullo avversaro,
nè, se vinca, gli manchi la corona.*

*Ma intanto ad ogni gente sia ben chiaro
che, tra i venuti al Briefing di Bologna,
ci son solo assi, non c'è alcun somaro.*

E chi pensa il contrario è una carogna.

Riteniamo che questa scoperta, avvenuta alla vigilia del VII centenario della nascita di Dante e del VI Briefing delle Due Torri, non possa essere passata sotto silenzio, tanto più che essa viene a documentare la continuità della tradizione manducatoria e bevitoria dei Briefing bolognesi.

Quattro Erre



...questa scoperta, avvenuta alla vigilia del VII centenario della nascita di Dante e del VI Briefing delle « Due Torri »...

Schleicher Ka-10



Dopo tre anni di studi e di lavoro è uscito dalle officine della nota casa tedesca Schleicher il prototipo del nuovo aliante standard « Ka 10 », progettato da Rudolf Kaiser.

La realizzazione del nuovo aliante, che ha compiuto recentemente i primi voli sperimentali, poggia su basi solidissime: l'esperienza costruttiva di 700 « Ka.6 », che volano in tutto il mondo, ed il primo posto nella classe Standard conseguito in due campionati mondiali consecutivi.

A prima vista non sembrano esistere tra il « Ka.6 » ed il « Ka.10 » differenze sostanziali.

Infatti, per quanto riguarda la parte strutturale, va rilevato che nonostante i progressi compiuti in questi ultimi anni nel campo delle materie plastiche, il « Ka.10 » è costruito interamente in legno, come il suo predecessore.

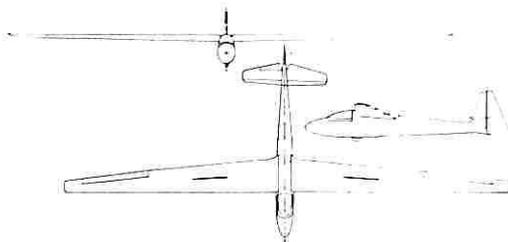


« Col legno e col ferro sappiamo fin dove si può arrivare — ha asserito il costruttore — mentre con l'impiego delle materie plastiche si entra nel campo delle esperienze, e noi non vogliamo correre rischi ». Nel corso delle prove di volo sino ad oggi compiute, il « Ka.10 » si è rivelato più docile e manovriero del « Ka.6 » ed inoltre il suo pilotaggio richiede minori sforzi sulla barra. L'inversione di una virata di 45° si compie in quattro secondi.

Per quanto riguarda l'efficienza, il « Ka.10 » è superiore al « Ka.6 » di circa il 10 %.

Per la cellula sono stati impiegati moderni profili alari di Wortmann, modificati da Kaiser.

Il « Ka.10 » è particolarmente indicato per i voli di distanza. La sua velocità di discesa è di m/sec 0,65-0,75 a 70 km/h, di m/sec 1,1 a 100 km/h e di m/sec 2,3 a 150 km/h.



Ecco le altre caratteristiche del nuovo aliante:

Apertura alare	m	15
Allungamento		18
Lunghezza fusoliera	m	6,7
Altezza fusoliera	m	1,6
Superficie alare	m ²	12,53
Carico alare	Kg/m ²	25,5
Peso a vuoto	Kg	210
Carico utile	Kg	110
Peso totale max	Kg	320
Velocità in aria calma	Km/h	200
Velocità in turbolenza	Km/h	140

Collaudato a Bresso l'« Uribel C »

Nel momento di andare in macchina riceviamo dall'Ing. Ciani le seguenti notizie sul collaudo in volo dell'Uribel C.

A Bresso, il 19 marzo, ha volato il primo dei 5 « Uribel C » in consegna per aprile-maggio. Collaudo fatto da Riccardo Bri-gliadori secondo le norme inglesi.

L'« Uribel C » somiglia molto al vecchio: però ha un'ala trapezoidale senza freccia che ricorda l'« Austria », un profilo nuovo di Eppler, alettoni tipo « Skylark 3 », raccordo alare assai arrotondato, fusoliera ridotta a 60 cm di larghezza, e 10 Kg di meno (199 Kg strumentato).

Non si conoscono ancora le caratteristiche: è certo che spirala bene a 65 (forse anche a 60); V_y sembra sia meno di 70 veri cm, e sembra più di 30. Vero che non era verniciato.

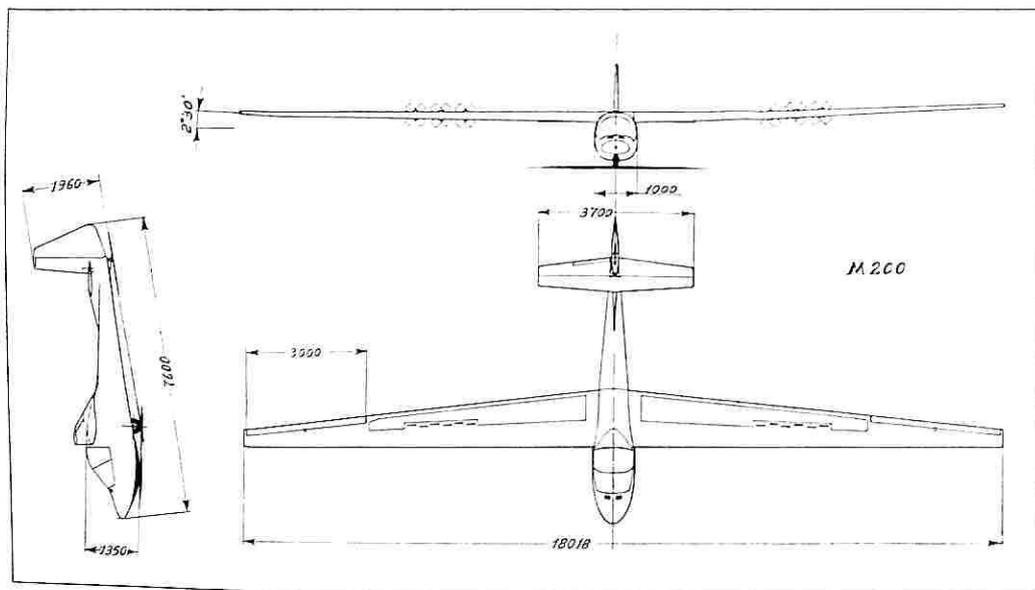
Lo stallo sembra più dolce di prima, mentre la stabilità è all'incirca uguale. Si dice anche che la maneggevolezza sia eccezionale e i comandi simpatici.

Quanto a difetti: la pedaliera è scomoda (manca il poggiatacco); i direttori, aperti, danno un tremito tipo Canguro.

Tutto sommato pare l'Uribel vecchio, migliorato assai a bassa V e uguale (o poco meglio) oltre 120 Km/h.



Imminenti i primi voli officina del nuovo biposto italiano « M-200 »



Sono imminenti i primi voli officina dell'aliante biposto « M-200 » progettato dall'Ing. Alberto Morelli e commissionato dall'Aero Club d'Italia al Centro di Volo a Vela del Politecnico di Torino.

La costruzione è stata rallentata dalla ritardata consegna di alcuni manufatti commissionati all'estero. Inoltre, com'è noto, 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.

Vivissima è l'attesa negli ambienti volovelistici italiani per conoscere i risultati dei primi voli officina del nuovo aliante biposto. Intanto siamo lieti di anticipare ai lettori di « Volo a Vela » le tre viste dell'M-200.

Aer-Pegaso

Conformemente al programma a suo tempo annunciato ai volovelisti italiani, l'AER-PEGASO ha lavorato sodo negli ultimi mesi.

L'AVIONAUTICA RIO dal canto suo, sotto la guida dinamica dei fratelli Scarni, ha bene avviato la produzione degli alianti, mettendo a disposizione dell'AER-PEGASO i primi M-100 S.

Due di questi alianti sono stati imbarcati a Genova il 6 Gennaio diretti a San Francisco (USA), dove sono arrivati in per-

fetto stato, a disposizione dei due acquirenti californiani. Altri M-100 S sono stati consegnati in Danimarca e in Inghilterra.

In Italia ne hanno già preso possesso l'Ae. C. Bergamo e l'Ae. C. Torino. Sono imminenti altre consegne al sig. Balzer di Bergamo, a un pilota canadese, al sig. Fantì dell'Aero Club Volovelistico Milanese, cui ne seguiranno altre all'estero e in Italia. È giunta recentemente persino una richiesta dal Giappone, da parte di un pilota tedesco colà residente con il quale sono in corso le trattative.

L'AVIONAUTICA RIO, perfezionato il contratto con l'Aeronautica Militare, ha finalmente potuto mettere in cantiere per il montaggio (le parti erano già pronte da tempo) i biposti CVV-8 « Bonaventura », di cui 7 sono appunto destinati all'Aeronautica Militare ed altri ad acquirenti italiani (Aero Club Volovelistico Alta Lombardia e Aero Club Torino).

Nel campo degli accessori, l'AER-PEGASO ha effettuato già numerose consegne di strumenti di bordo tedeschi ed inglesi, mentre sono imminenti le prime consegne di strumenti polacchi. Da segnalare il nuovo strumento tedesco della ditta Winter, denominato « Sollfahrtgeber », il quale consta di un variometro e di un anemometro incorporati in un unico strumento di dimensioni normali: il pilota, volando alla velocità per cui le lancette dei due strumenti si corrispondono, tiene automaticamente le velocità ottime di crociera (Mac Cready). I primi due strumenti di questo tipo sono stati consegnati alla signora Adele Orsi di Varese e al sig. Peccolo di Torino, con scale e dispositivo d'asservimento già predisposti in ditta in base alle polari dello Skylark 4 e dell'M-100 S rispettivamente.

È stato anche evaso un ordine di dieci paracadute americani « Pioneer », che rappresentano forse quanto di meglio sia oggi disponibile per l'impiego volovelistico, ad un prezzo molto conveniente. Si tratta di materiale assolutamente nuovo, e completo di utili accessori (« pads » e borse custodia).

Un nuovo rimorchio per il trasporto su strada dell'M-100 S è stato studiato e realizzato dal CENTRO DI VOLO A VELA DEL POLITECNICO DI TORINO e sarà presto disponibile per la vendita da parte dell'AER-PEGASO, accanto all'altro ben noto che conserva la prerogativa di essere adattabile a qualunque tipo di aliante monoposto. Il nuovo rimorchio presenta fra l'altro la caratteristica di rendere possibile il montaggio dell'M-100 S da parte di due sole persone: la fusoliera resta vincolata sul carrello durante il montaggio, e l'aliante montato, che fra l'altro può essere anche trasportato sul campo mediante il carrello stesso, viene messo a terra attraverso uno scivolo. Questo nuovo rimorchio è interamente metallico, comprese le selle per l'M-100 S che sono incorporate.

Volo d'onda ad Aosta

Sonzio e Balbis trasvolano il Gran Paradiso

I volovelisti Sonzio e Balbis, decollati dall'Aeroporto Regionale di Aosta, sabato 21 marzo u.s. — alle ore 15,30 — a bordo del biposto « Blanik » giunto recentemente dalla Cecoslovacchia, sulla verticale della Valgrisanche hanno individuato un movimento ondulatorio che li faceva salire alla bella quota di 6.300 metri, con una progressione variante fra i 2 ed i 5 m/sec.

I piloti erano però sprovvisti di ossigeno, e dopo essere passati, attraverso 4 onde, sulla verticale del massiccio del Gran Paradiso, decidevano di dirigersi su Torino, dove atterrarono felicemente (Aeritalia Nord) alle 18,15, dopo 2 ore e 45' di volo.

Voli alpini a Varese

Un circuito triangolare di 220 Km compiuto brillantemente da tre alianti

Domenica 12 Aprile, tre alianti del Centro Studi del Volo a Vela Alpino di Varese, hanno brillantemente compiuto un triangolo di 220 Km, sfruttando le ottime condizioni di veleggiamento creati improvvisamente nelle regioni alpine e prealpine a Nord ed a NW del varesotto. Le favorevoli condizioni termiche, accompagnate da notevoli formazioni cumuliformi, la cui base di condensazione raggiungeva in molti punti i 3.000 metri d'altezza, hanno permesso ai piloti Bertoli (M-100-S), Pronzati e Pagni (Biposto « Boccian ») e Kalkkreuth (M-100-S) di percorrere i 220 Km del triangolo a tempo di record. Nel prossimo numero pubblicheremo un ampio resoconto su questi voli.

notiziario

Premiati dall'Ae.C.I. Nannini e Morelli A Mantelli la medaglia « Bleriot »

In occasione dell'Assemblea dell'Aero Club d'Italia, tenutasi a Roma il 22 Marzo 1964, l'Ing. Manillo Zerbinati ha consegnato la medaglia d'oro 1963 per il volo a Vela al Gen. Umberto Nannini ed il diploma « Paul Tissandier », per benemerenze volovelistiche, al Prof. Piero Morelli.

L'Ing. Iginio Guagnellini, nella sua veste di presidente della Commissione Sportiva Centrale per lo scorso triennio, ha consegnato al Col. Adriano Mantelli la medaglia « Bleriot », assegnatagli dalla F.A.I. per il suo recente primato mondiale di quota.

Ai tre valorosi sportivi dell'aria vanno le vivissime congratulazioni di « Volo a Vela ».

Trofeo San Pedrino 1964

I voli per la disputa del Trofeo San Pedrino 1964 sono aperti dal 1° Marzo. Quest'anno la primavera ha esordito con condizioni di tempo piuttosto piovose; tuttavia qualche pilota si è già cimentato in voli di distanza valevoli per l'importante competizione annuale.

Comunichiamo intanto che i piloti non ancora in possesso del regolamento della gara, potranno farne richiesta al Centro Studi del Volo a Vela Alpino di VARESE, che lo invierà gratuitamente a tutti gli interessati.

Istituito dal gruppo « Nello Valzania » un trofeo annuale per il miglior volo di distanza libera extra gare

Il gruppo di Volo a Vela « Nello Valzania » di Como ha deciso di mettere in palio un trofeo annuale denominato « Il Valzanello », destinato a premiare il miglior volo di distanza libera extra gare, con partenza dal territorio italiano.

« Volo a Vela » nel plaudire all'iniziativa dei volovelisti comaschi, in attesa di poter pubblicare il regolamento del trofeo, attualmente in preparazione, ne anticipa a grandi linee il contenuto:

- il volo dovrà essere di distanza in linea retta, libera o prefissata;
- il decollo e lo sgancio dovranno avvenire sul territorio italiano (non necessariamente l'atterraggio);
- potranno parteciparvi tutti i piloti — anche stranieri — in possesso della licenza FAI, con alianti mono o biposto;
- il trofeo, individuale e definitivo, verrà assegnato al pilota che nel corso dell'anno solare avrà effettuato la maggior distanza in linea retta, con un minimo di almeno 250 km, compiuti in volo extra gare;
- la documentazione del volo dovrà essere inviata all'ente organizzatore che nominerà una Commissione Sportiva;
- la C.S. provvederà alla definitiva stesura del regolamento che dovrà essere ratificato dalla C.S. dell'Aero Club d'Italia.

Civilavia favorevole all'accoglimento delle richieste formulate al Briefing di Bologna

Come è stato preannunciato in occasione del Briefing delle « Due Torri » il 29 Febbraio u.s. si è svolta all'E.U.R. la riunione interministeriale sugli argomenti che avevano formato oggetto dei promemoria del Presidente della Commissione Tecnica Permanente per il Volo a Vela all'Ispettorato Generale dell'Aviazione Civile, argomenti ripetuti dalla mozione presentata dai volovelisti che hanno partecipato al Briefing di Bologna.

In via di massima, gli Organi competenti della CIVILAVIA sarebbero favorevoli all'accoglimento delle richieste formulate, attualmente all'esame dell'Ispettore Generale per l'approvazione definitiva.

Il nuovo consiglio direttivo del gruppo volovelistico patavino

L'assemblea generale straordinaria dei Soci del GVP, riunitasi il giorno 2-3-64, ha proceduto alla nomina del nuovo Consiglio Direttivo che durerà in carica fino al 2-3-66.

I nuovi eletti risultano:

- Rag. Bertolini Giovanni
- Sig. Bucerri Agostino
- Sig. Calandrin Giovanni
- Sig. Dal Bianco Marco
- Ing. Gallo Francesco
- Sig. Pilat Mario
- Rag. Sedino Marco

Nella successiva riunione del Consiglio Direttivo, il Sig. Bucerri Agostino è stato nominato Presidente ed il Rag. Sedino V. Presidente dell'associazione.

Rodolfo Hossinger vincitore assoluto del 13° campionato nazionale argentino



Il noto volovelista argentino Rodolfo Hossinger, ex campione mondiale della Classe Libera, ha stravinuto il 13° Campionato Nazionale Argentino, svoltosi nello scorso gennaio a Cordoba.

Il popolare pilota del Club « Albatros » di Buenos Aires è in testa alla classifica della Classe Libera con oltre 2.000 punti di vantaggio sul secondo classificato, il cordovano Rodriguez Ponce del Club « Los Caranchos », e con oltre 1.000 punti sul primo classificato della Classe Standard, il pilota Francisco Aparicio, del Club de Planeadores di Catamarca.

All'importante Campionato hanno partecipato 40 alianti, di cui 19 della Classe Standard Monotipo, costituiti dai « Ka.6 » acquistati dall'Argentina in occasione dei Campionati Mondiali di Junin.

Nel prossimo numero di « Volo a Vela » pubblicheremo in esclusiva un ampio servizio sullo svolgimento del Campionato a cura del meteorologo argentino Ruben Isidro Sanchez.

Teichfuss ringrazia

In seguito alla nostra segnalazione, il Cav. Luigi Federico Teichfuss, noto pioniere dei costruttori italiani d'aliante, di cui ricorre prossimamente l'ottantesimo compleanno, ha ricevuto da ogni parte d'Italia non solo affettuose letterine d'augurio, ma anche qualche regalo.

A nome del Cav. Teichfuss, che in questi giorni non gode buona salute, ringraziamo vivamente i numerosi volovelisti che si sono ricordati di Lui.

A quanti hanno richiesto chiarimenti sull'indirizzo, confermiamo che quello segnalato nel precedente numero di « Volo a Vela » è esatto.

Indirizzate dunque al Cav. Luigi Federico Teichfuss - PAVULLO NEL FRIGNANO (Modena). Siete ancora in tempo...

Eccezionali risultati ai campionati Sudafricani

Dal 28 dicembre 1963 al 10 gennaio 1964 si sono svolti a Kimberley i Campionati Sudafricani di Volo a Vela, con la partecipazione di 24 piloti.

I risultati conseguiti sono stati, ancora una volta, eccezionali. Ci riserviamo pertanto di pubblicare nel prossimo numero di « Volo a Vela » una dettagliata relazione sullo svolgimento delle gare e sulle performances conseguite.

Tuttavia, riportiamo ora qualche notizia. I sudafricani considerano le condizioni in cui si sono svolti i voli del tutto normali; non v'ha dubbio però che per noi sono assolutamente eccezionali. Si pensi che i piloti non utilizzavano le termiche di 5-6 m/sec. perchè considerate... deboli.

Il 25 dicembre, durante un volo d'allenamento pre-gara, la volovelista inglese Anne Burns ha battuto il Record femminile di velocità su triangolo di 500 Km, alla media di 103,33 Km/h, mentre il sudafricano Dommissie compiva lo stesso circuito a 106 Km/h.

Le gare sono state 11, di cui 9 triangoli, tra i 100 ed i 500 Km, e 2 di andata e ritorno, di 300 e 700 Km, rispettivamente. Il fatto che si siano compiute soltanto

prove con ritorno alla base di partenza, senza nessun volo di distanza libera, è facilmente spiegabile per la difficoltà delle vie di comunicazione e per il fatto che la regione africana in cui si sono svolti i campionati è limitata da deserti, foreste e zone impraticabili via terra.

Vincitore del Campionato è Dommissie, su « BJ-2 », seguito da Jackson e da Anne Burns, entrambi su « Standard Austria ».

R. K.

Alle 07 la RAI trasmetterà ogni mattina la situazione generale meteo sul Mediterraneo

L'Ispettorato Generale dell'Aviazione Civile ha comunicato all'Ae.C.I. che il Ministero della Difesa Aeronautica, accedendo, di buon grado, alla richiesta formulata dai volovelisti italiani in occasione del VI Briefing di Bologna, ha disposto che la previsione « RAI » delle ore 07 sia preceduta da una sintetica « situazione generale del tempo » su tutta l'area del Mediterraneo.

I volovelisti italiani nell'apprendere con vivissimo compiacimento l'accoglimento della loro richiesta, hanno pregato l'Ae.C.I. di volersi rendere interprete, presso il Superiore Ministero della Difesa Aeronautica, della loro sincera gratitudine per la benevola comprensione dimostrata in ordine alle esigenze meteo dell'attività volovelistica nazionale.

L'EVENTUALE ha il FAA certificate

E' la prima volta che un aliante italiano viene omologato dalla Federal Aviation Agency. Ciò è stato possibile perchè l'EC-40 risponde alle norme del regolamento inglese BCAR/E, ormai adottato anche in Italia, e che prescrive prove più gravose del nostro vecchio regolamento (specie per il collaudo).

La suddetta omologazione, praticamente ritenuta valida in tutto il mondo, semplificherà eventuali immatricolazioni all'estero.

Nubi volovelistiche strane...



Inutile chiedere che nube è quella rappresentata in questa fotografia, perchè lo vedono tutti che si tratta di un cumulo. Questa volta chiediamo invece a quanti metri sul livello del mare si trova all'incirca la base di condensazione di questo cumulo, fotografato in Argentina dal noto volovelista Ing. Reinaldo Hugo Picchio. Chi comunicherà a « Volo a Vela » la risposta... esatta, riceverà un libro volovelistico in premio.

La fotografia della nube pubblicata nel numero precedente è stata scattata a Rieti durante la situazione ondulatoria del 27 Gennaio 1959. Si tratta di un « fractocumulo » associato ad un violento « microrotore ». Il Canguro in forte picchiata ritratto sotto la nube, ha registrato raffiche verticali di ± 7 m/sec.



pavimenti
e
rivestimenti
domosic

domosic

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