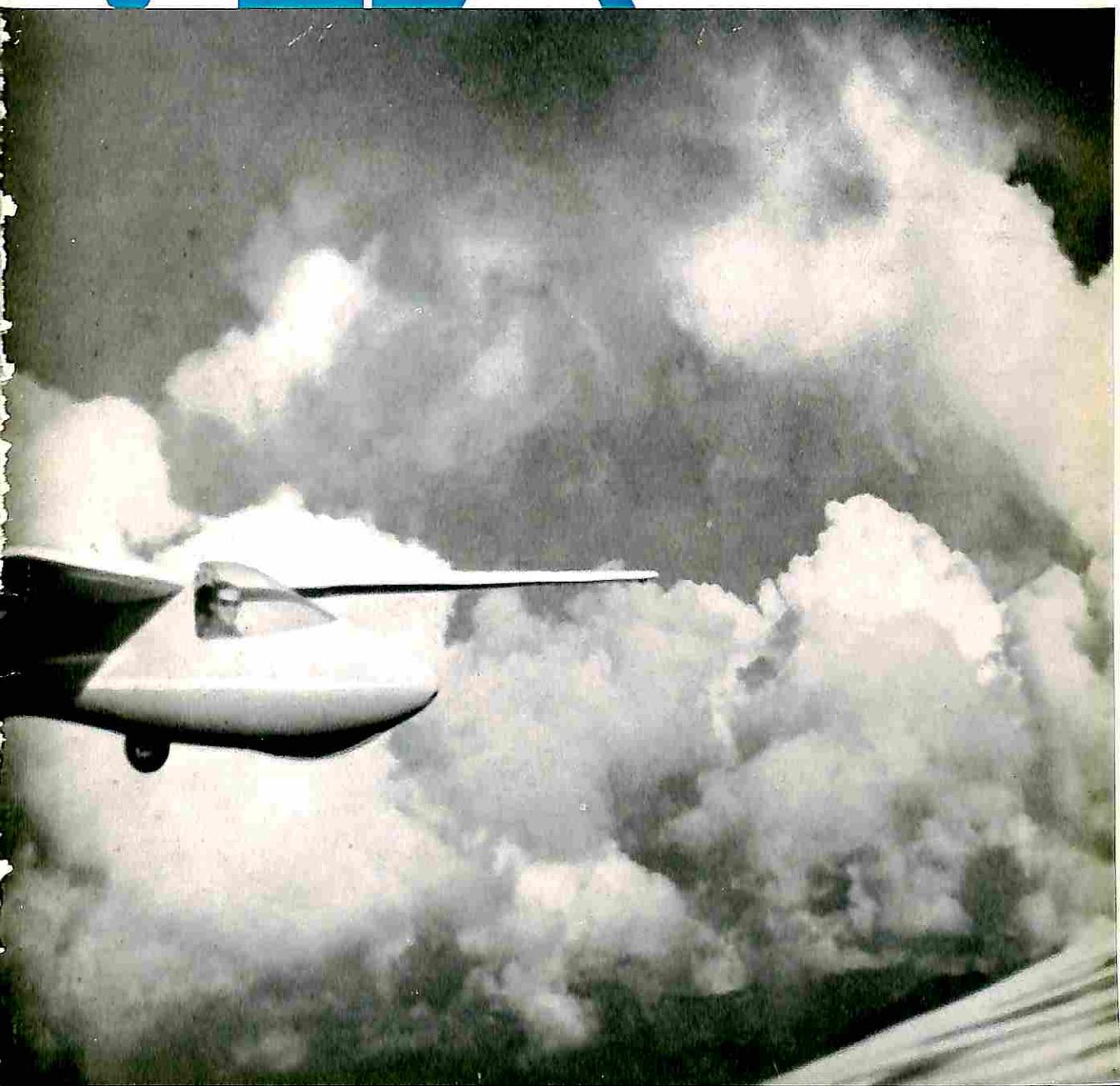


VOLO A VELA

PERIODICO DEI VOLOVELISTI ITALIANI N. 61



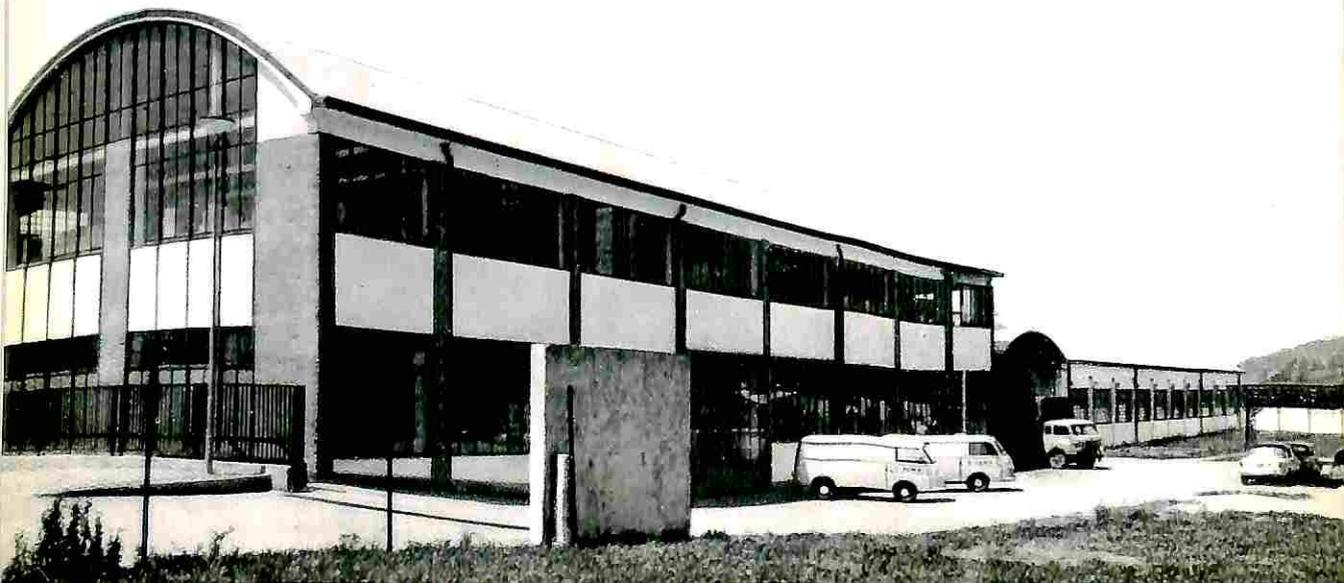
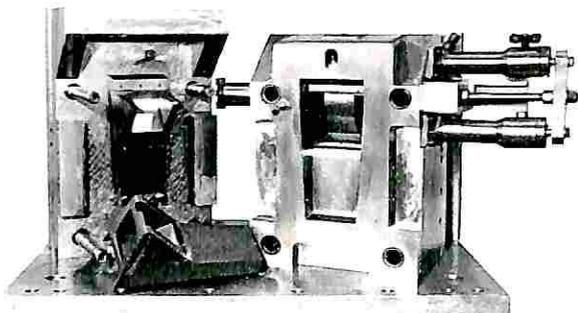
FEBBRAIO 1966





PLASTICA
COSTRUZIONE STAMPI

Oltrona di Gavirate Varese - Tel. 42179 - 42438



VOLO A VELA



Periodico dei Volovelisti Italiani

N. 61 - Febbraio 1966

a cura del

CENTRO STUDI DEL VOLO

A VELA ALPINO

Varese - Aeroporto « Paolo Contri »

Calcinatè del Pesce

	Un anno	Due anni	Sost. (2 anni)
Italia:	L. 3.000	L. 5.000	L. 10.000
Esteri:	L. 4.200	L. 7.400	L. 10.000
Una copia:	Italia L. 500		
	Esteri L. 700		
Spedizione in abbonamento postale Gruppo IV			

Sommario

Comitato Redazionale:
Lorenzo Scavino
Giacchino v. Kalkreuth
Nicola Vaccaro
Stefano Marietti
con la collaborazione di tutti i volovelisti

In copertina: (fotografia di Luigi Altieri)

... in un mare di nubi

Direttore responsabile: Lorenzo Scavino.
Riproduzione vietata se non si cita la fonte.
Autorizzazione Trib. di Milano 20-3-1957
n° 4269 del Registro.

- 2 Bologna 1966
- 6 Il nuovo Statuto dell'Ae.C. d'Italia
- 13 Ciani pro domo sua: CRIB
- 15 Un nuovo sistema di punteggiatura?
(2ª parte)
- 17 Come un semplice ricupero può de-
generare in un tremendo caos
- 20 Notiziario
- 24 Cianografie
- 24 L'A.B.C. della meteorologia
- 26 Volo a Vela nel Mondo
- 28 O.S.T.I.V.

BOLOGNA 1966

La nebbia non ha fermato i volovelisti che sono giunti numerosi da tutte le parti d'Italia per partecipare ai lavori dell'8° BRIEFING VOLOVELISTICO organizzato dall'AERO CLUB di BOLOGNA. Numerosi ed importanti gli argomenti trattati, alcuni dei quali dovranno essere attentamente ponderati in vista di successive riunioni che dovranno portare — in conformità alle nuove disposizioni statutarie — all'elezione della Commissione per il Volo a Vela che dovrà operare in seno all'Aero Club d'Italia.

Ecco qui di seguito la cronaca dettagliata degli interventi

VIII Briefing volovelistico - Bologna 30 gennaio 1966

I lavori dell'ottavo raduno volovelistico sono aperti alle 10.45 dal Presidente dell'Aero Club di Bologna, dr. Labanti, che — rivolto un saluto agli intervenuti e ringraziato il Direttore Civile dell'Aeroporto ed il rappresentante del Comando Aeronautico — invita i presenti ad un minuto di raccoglimento per ricordare i nuotatori italiani scomparsi nella sciagura aerea di Brema.

Il dr. Labanti, affidata la Presidenza del Raduno al Conte Acquaderni, formula i suoi auguri per la buona riuscita del raduno e annuncia che per il 1966 l'Ae. C. Bologna ha in programma l'apertura di Pavullo per i mesi da giugno a settembre con la costante presenza sul campo dell'Istruttore e del necessario materiale di volo affinché tutti i volovelisti possano partecipare all'attività di volo con interessanti prospettive. Il programma è però subordinato alla favorevole risoluzione di una spiacevole polemica sorta con l'Ae. C. Modena che tutti auspicano possa venir presto superata.

Gli interventi sono aperti da Acquaderni che dà la parola al prof. Fabri del CPV che illustra l'attività del Comitato Italiano del Volo a Vela. Fabri esordisce precisando che il Comitato eletto lo scorso anno dai volovelisti — pur non avendo avuto alcun riconoscimento ufficiale da parte dell'Aero Club d'Italia — si è preoccupato di raccogliere i vari problemi interessanti il volo a vela italiano e sottoporli in maniera organica ed unitaria all'Aero Club d'Italia. In particolare il Comitato si è occupato della partecipazione italiana ai Campionati Mondiali, dell'assegnazione dei premi per l'acquisto degli alianti ed è stato inoltre proposto — ed il Commissario Straordinario dell'Ae. C. d'Italia ha aderito — l'assegnazione di un premio speciale di un milione e mezzo da assegnarsi ai progettisti dei tre prototipi attualmente in costruzione (premio da attribuire dopo l'emanazione del C. di N.). Un'altro grosso problema affrontato dal Comitato riguarda la preparazione di Istruttori Professionali che potessero soddisfare le esigenze di tutti gli Aero Club italiani; è stato proposto all'Ae. C. d'Italia il bando di un concorso per 10 aspiranti Piloti Istruttori. Sei di questi Istruttori verrebbero assunti dall'Ae. C. d'Italia, due resterebbero fissi presso il Centro Nazionale, quattro verrebbero saltuariamente assegnati ai diversi Ae. C. locali secondo le necessità.

Il Comitato si è anche occupato di sottoporre le necessarie proposte per l'organizzazione delle gare nazionali svoltesi a Rieti. Dopo Fabri interviene Piludu che riprende e continua l'esposizione delle iniziative prese dal Comitato sia per dei problemi particolarmente tecnici, come le formule per le gare nazionali, sia per i diversi

problemi organizzativi riguardanti il Centro Nazionale e la formazione di uno « staf » a livello internazionale per poter migliorare il livello medio del volo a vela italiano.

Un'altro problema riguarda i mezzi a disposizione del Centro che sono troppo pochi e inadeguati. A tale proposito Piludu segnala, in via ufficiosa, che — grazie all'intervento del CONI — sarà possibile l'acquisto di due aliante CVV.8 per il Centro Nazionale. È stato proposto anche di rivedere le tariffe praticate dal Centro affinché queste siano unificate e portate a determinati livelli facendo in modo che queste tariffe « fossero a scalare nei confronti dell'impegno dimostrato dal frequentatore del Centro Nazionale » aiutando così le persone di buona volontà che realmente vogliono occuparsi di volo a vela. Si è inoltre segnalata la necessità che lo sforzo maggiore del Centro sia indirizzato verso il perfezionamento dei piloti e le « performances ». Piludu termina la sua esposizione precisando che non si sono avuti contatti con tutti i settori del volo a vela italiano e pertanto non sono note tutte le idee riguardanti il programma del Centro, auspica comunque che la futura Commissione per il Volo a Vela possa appunto raccogliere la voce di tutti e formulare un programma più qualificato. Segue l'intervento di Giorgio Orsi il quale comunica che il Comitato si presenta dimissionario e non intende indire nuove elezioni in quanto il nuovo Statuto, recentemente approvato, prevede già l'elezione di una Commissione di specialità. Appunto in merito al nuovo Statuto, Orsi ribadisce la sua opinione circa l'importanza delle Commissioni di specialità, volute e suggerite dai volovelisti ma richiama nel contempo l'attenzione sul fatto che « se gli uomini che noi metteremo a rappresentarci in questa nuova organizzazione dell'Ae. C. d'Italia saranno validi, io credo che si potranno ottenere degli ottimi risultati ».

Orsi comunica che il Centro Alpino, a seguito di valide considerazioni, ha dovuto acconsentire al rientro di Plinio Rovesti al Centro Nazionale di Rieti.

Riprendendo la disamina dei vari lavori svolti dal Comitato, Orsi deve constatare che le discussioni, spesse volte accese, hanno comunque portato ad una maggiore armonia tra i vari gruppi ed appunto

questa armonia ha permesso di raggiungere risultati concreti pur nella divergenza delle opinioni. A tale proposito cita le discussioni riguardanti l'assegnazione dei premi ed ai conseguenti risultati che rappresentano anche uno stimolo per quegli imprenditori — come l'ing. Vietri — che si accingono alla costruzione di aliante. Orsi termina confermando che il Comitato — non riconosciuto — protrarrà il mandato affidatogli dai volovelisti solo fino alla formazione della prevista Commissione per il Volo a Vela e salvo parere contrario anche di uno solo dei presenti. È la volta del Generale Nannini che inizia plaudendo ai lavori svolti dagli « amici del comitato » che — pur nelle prevedibili difficoltà — hanno mantenuto il contatto con gli organismi centrali evitando battute d'arresto nel processo evolutivo del volo a vela italiano.

Dopo un rapido accenno agli argomenti trattati dai precedenti oratori, il Gen. Nannini si sofferma sulla necessità di organizzare i « quadri » degli operatori volovelistici, in particolare si richiama alla necessità di formare Ufficiali di Gara dai quali spesse volte dipende il successo di gran parte dell'attività agonistica. L'attuale sistema di rilascio delle tessere di Commissari Sportivi non è adeguato all'importanza del compito richiesto. Si deve pertanto fare in modo che il numero e la preparazione di questi indispensabili collaboratori siano incrementati proporzionalmente allo sviluppo in atto del volo a vela. Il Generale Nannini termina rivolgendo un plauso per l'attività sin qui svolta dai più noti Ufficiali di Gara e nel contempo invita tutti coloro che si sentono disposti ad assumersi tali compiti, con l'adeguata preparazione, a manifestare tale loro volontà.

La serie degli interventi continua con Rasini il quale espone alcune considerazioni circa il differente indirizzo preso da vari Centri di attività volovelistica e le cause che hanno determinato tali indirizzi. Per quanto riguarda la notevole attività svolta dal Centro Alpino di Calcinate, ritiene di individuare le cause, oltretutto nell'ampiezza dei mezzi, nell'istituzione del Trofeo San Pedrino ed in particolare nella presenza di Plinio Rovesti e nella conseguente assistenza meteorologica. Ed è appunto da quest'ultima considerazione che propone al Comitato ed alla futura

Commissione per il Volo a Vela di studiare la possibilità affinché Plinio Rovesti possa tenere presso i vari Club dei corsi di previsione meteorologica. Circa le gare ed i vari regolamenti, Rasini propone che per le gare nazionali siano introdotte quelle norme che permettano di evitare « il colpo di sfortuna », cioè che per tutti i piloti ci sia la possibilità di scartare una prova delle diverse che compongono una competizione. Questo porterebbe anche ad una differente concezione di gara, anche ai fini dei risultati, in quanto i piloti potrebbero « spingere » di più sapendo che, in caso di « buco », potrebbero eliminare tale prova. Chiude richiamando la necessità di migliorare i sistemi di segnalazione dei piloti e dichiarandosi d'accordo con quanto detto dal Gen. Nannini circa la necessità di creare dei « quadri », convenientemente preparati, per assolvere la funzione di Commissari Sportivi.

Fa subito seguito un breve intervento di Fabri per informare che il Comitato ha previsto la creazione, presso il Centro Nazionale di Rieti, di una scuola di meteorologia applicata al volo a vela e lo studio di questa disciplina sarà condizione essenziale per gli Istruttori che verranno poi assegnati presso i vari Club.

Partecipazione ai Campionati Mondiali è l'argomento del prof. Piero Morelli: l'esperienza sostenuta in Inghilterra ha messo in evidenza la necessità di una meticolosa preparazione. Pur dando atto all'Aero Club d'Italia degli aiuti tutt'altro che trascurabili, la squadra italiana non è risultata tra quelle meglio dotate e soprattutto meglio preparate.

Il Campionato Mondiale è anche una questione di prestigio, ed è assolutamente necessario che la preparazione sia molto più curata. Morelli, richiamandosi anche ad una relazione presentata all'Aero Club d'Italia, raccomanda al Comitato di tener presente la necessità di mettersi al lavoro al più presto per la preparazione per i prossimi Campionati Mondiali e ravvisa la necessità di formare una rosa di possibili candidati alla partecipazione per poter dare a questi piloti la possibilità di svolgere un'attività di volo molto intensa e nel contempo chiedere a questi piloti un impegno di tempo e di partecipazione alle diverse gare affinché si possa giungere ad una specie di allenamento collegiale. La preparazione di una squadra per i Cam-

pionati mondiali non s'improvvisa, è frutto di un lavoro di molti mesi e, qualche volta, di anni.

Tocca ora a Spadoni di Ravenna che ci intrattiene sul tema « Volo a Vela in bikini! »: Ravenna è la sede volovelistica più vicina al mare e, contrariamente alle supposizioni dei più, offre delle buone condizioni di veleggiamento. Ravenna è ben lieta di ospitare volovelisti durante il periodo estivo, mettendo a disposizione i due aliante di cui dispone e dando la possibilità di ricovero a coloro che desiderano portare il loro aliante.

Spadoni passa poi ad argomenti molto più « massicci » quali la fonìa per i trainer ed i premi per le varie categorie di coloro che conseguono il brevetto, auspicando che tutto ciò possa formare argomento di studio per la futura Commissione. Acquaderni, che ormai da anni dirige con consumata esperienza questi incontri, prende la parola per illustrare il programma dell'Ae. C. di Bologna che, disponendo ora di un Istruttore fisso oltreché dell'apporto di Baviera, intende incrementare l'attività didattica e quella sportiva, per quest'ultima Acquaderni comunica che l'Ae. C. di Bologna ha intenzione (Modena permettendo) di aprire Pavullo per quattro mesi, da giugno a settembre, e confida nell'intervento di piloti di altri Club affinché possano stimolare i piloti bolognesi ancora restii nell'abbandonare il campo di volo per voli di distanze o comunque di maggior impegno.

Acquaderni chiude la prima parte degli interventi leggendo un telegramma arrivato da Las Palmas: « Auguro famiglia volovelistica tutta proficui lavori Briefing stop Annata ricca di successi di coronamento sogni stop Con immutata passione et grande nostalgia a tutti un caro saluto. Guglielmo Barazzetti ». Dopo aver fatto onore all'ottima cucina del locale ristorante, alle 14.50 riprendono i lavori del Raduno e Vergani apre la seconda parte degli interventi comunicando i risultati finali del « Trofeo San Pedrino 1965 » vinto dalla signora Adele Orsi. Un simpatico e spontaneo applauso saluta la vittoria della signora Adele Orsi che ha saputo imporsi tra « cotanto senno ».

Vergani da lettura di tutti i risultati — riportati nel precedente numero della rivista — soffermandosi sui risultati ottenuti nei voli extra gare, e sugli ultimi classifi-

cati che rappresentano gli elementi veramente « nuovi ».

Notevoli i km volati: 47.515 in 318 voli con una media di 152 km per ogni volo, di cui il 90% conforme alle norme F.A.I.! Vergani, constatato che la maggior parte dell'attività riguardante il Trofeo San Pedrino è composta dai voli effettuati durante le gare e la restante dai piloti del Centro Alpino, prende la personale iniziativa di stanziare la somma di L. 300.000 a disposizione del Comitato Promotore del Trofeo San Pedrino per premiare i voli di distanza che verranno effettuati dai piloti non appartenenti al Centro Alpino. Rasini si associa impegnandosi a versare la somma di L. 100.000. Vivi applausi sottolineano le simpatiche iniziative.

È ora la volta di Marietti — ns. redattore — che, avendo sognato il volo a vela in Italia come un unico Club, riprende un argomento già esposto nella rivista e tuttora senza seguito: una guida dei campi di volo a vela in Italia.

Sappiamo che si vola in diversi centri, ma non sappiamo quando, come, in quali giorni, in quali ore, dove si può telefonare per avere notizie più precise e via di seguito. Rinnova quindi l'invito a tutti i Club che svolgono attività di volo affinché inviino alla rivista tutte quelle informazioni che possano permettere la compilazione appunto di questa guida che deve essere portata a conoscenza di tutti i volovelisti italiani.

Marietti termina ricordando la necessità che tutti collaborino alla formazione della rivista in quanto tutte le notizie dei Club interessano tutti i volovelisti.

Prende la parola il dr. Labanti per associarsi all'iniziativa di Vergani e per comunicare che anche l'Ae. C. di Bologna sottoscrive centomilalire — applausi — nella speranza che i volovelisti bolognesi sappiano riguadagnarli!

Plaude all'iniziativa di Marietti affinché tutti sappiano dove, quando e come si può fare del volo a vela ed assicura che l'Ae. C. Bologna provvederà ad inviare alla rivista tutte le opportune notizie.

Il dr. Labanti — che ha seguito tutti gli interventi — richiama l'attenzione dei volovelisti sulla necessità di aprire una discussione sulle prossime elezioni, sia per il Consigliere Federale delegato dei volovelisti, sia per la Commissione del Volo a Vela. Ritiene che sia questo il momento migliore e la sede adatta per incominciare

a discutere il problema, evitando soluzioni affrettate che potrebbero anche portare a risultati negativi in considerazione anche del fatto che le cariche dureranno per ben quattro anni.

Acquaderni invita i presenti a voler prendere la parola in merito a quanto suggerito dal dr. Labanti, ma per il momento nessuno chiede di parlare su tale argomento.

Un variometro elettrico a sonda metallica è l'interessante strumento presentato da Largh di Vipiteno, questo variometro dà la garanzia che il punto zero non varia col variare della temperatura esterna, ha il segnale acustico e rappresenta quanto di meglio possa attualmente offrire il mercato.

Rasoni, paracadutista bolognese, illustra le caratteristiche di un nuovo tipo di paracadute ed a questo punto termina il Briefing volovelistico per iniziare quello paracadutistico! Le discussioni tecnico-burocratiche si incrociano in tutti i sensi: Rasini e Zanetti (con riconosciuta cognizione di causa) e molti altri si dimostrano particolarmente edotti in materia e preparati a sostenere lunghe diatribe. Un disappunto poteva credere che si fosse iniziata la discussione sull'elezione della Commissione per il Volo a Vela.

Labanti e Acquaderni riescono finalmente a riportare la calma e Giorgio Orsi riprende la parola su un argomento di interesse generale: il funzionamento della Commissione per il Volo a Vela. A suo parere ritiene che debba essere formata da uomini validi e disposti a sopportare attivamente l'impegno che ne deriva; poiché sarà composta di soli cinque membri, ad evitare che qualche Club abbia a sentirsi estromesso, propone che di ogni riunione sia dato a tutti i rappresentanti tempestiva comunicazione, che gli stessi possano presenziare alle riunioni, senza diritto di voto, e che al termine delle riunioni venga inviato il verbale a tutti i rappresentanti. Sorge a questo punto un ampio dibattito su alcune norme contenute nel nuovo Statuto e l'interpretazione delle stesse, dibattito che si potra a lungo e con numerosi interventi.

Esauriti gli interventi, riprende la parola Acquaderni per ringraziare tutti gli intervenuti, constatare la validità della abituale riunione annuale e dichiarare chiuso l'8° Briefing volovelistico, con un arrivederci al prossimo anno.

Il nuovo statuto dell'Aeroclub d'Italia

È un ente costoso ed inutile

Nel numero scorso abbiamo illustrato, per sommi capi, il nuovo statuto dell'Aeroclub d'Italia e lo schema dello statuto degli Aeroclub locali, cercando di mettere in luce, con obiettività, le innovazioni rispetto al vecchio ordinamento.

Ma è difficile per chi non sia al corrente dei problemi organizzativi rendersi conto di cosa dobbiamo aspettarci per il futuro e cioè di quali influssi avrà questo ordinamento della nostra attività pratica.

Abbiamo quindi interpellato i « maggiori » e cioè gli amici di provata fedeltà che per la loro posizione attuale o passata, hanno maggiori esperienze del problema e che saranno quindi in grado di dare a noi ed ai lettori i lumi al riguardo.

Abbiamo lasciato assoluta libertà di parola e pubblichiamo quindi anche quelle opinioni che non ci sentiremmo di sottoscrivere, consci che i volovelisti hanno tutti più di 18 anni.

La necessità di un nuovo statuto è nata evidentemente dalla non funzionalità del vecchio; ma bisogna anzitutto vedere che cosa sia l'Ae.C.I. e come si inserisce nella realtà della nostra aviazione leggera, turistica e sportiva, poiché non c'è statuto che tenga se l'ente stesso non è funzionale.

A che cosa serve l'Ae.C.I.?

1°) È il depositario del potere sportivo per delega della F.A.I. Nulla da dire su questo punto, tranne che questa funzione potrebbe essere svolta altrettanto bene anche se l'ente avesse una struttura più semplice e meno costosa.

2°) Ridistribuisce i fondi ricevuti dallo Stato per l'aviazione turistico-sportiva.

È cosa che la direzione generale dell'Aviazione civile, attraverso le sue divisioni esistenti ha la possibilità ed i mezzi di svolgere direttamente altrettanto bene.

Premi di brevetto, benzina in esenzione doganale, facilitazioni per l'impiego di aree demaniali, premi per l'acquisto di aeromobili nazionali, contributi a gare e manifestazioni, concessione in uso di aeromobili di proprietà demaniale, contributi straordinari assicurativi, sono tutte facilitazioni che lo Stato ha disposto e che lo Stato è in grado di distribuire, assegnare e controllare attraverso i suoi organi centrali (divisione brevetti e scuole, propaganda, traffico aereo, aeroporti) e periferici (direzioni di aeroporto, demanio, compartimenti di traffico aereo, ecc.). Il bello è che lo Stato in effetti già provvede e controlla direttamente e che lo Ae.C.I. non svolge che le funzioni di un inutile passacarte.

3°) Amministra e ridistribuisce le quote associative, che nel 1963 (ultimo bilancio a conoscenza di noi poveri cittadini) ammontavano a L. 7.332.896. Per tutto questo, l'Ae.C.I. nello stesso anno, per una entrata totale di L. 199.076.242 ha avuto spese generali per L. 103.101.158, pari al 52%.

A questo punto, esaminiamo il nuovo sta-

tuto o per lo meno le novità essenziali rispetto al vecchio, e notiamo:

1°) Il registro degli Aeromobili, che secondo la legge sarebbero oggetto di particolari facilitazioni è un ottimo doppione del Registro Aeronautico Nazionale.

2°) I consigli Federali ed i consigli dell'Ae.C.I. locali sono stati notevolmente appesantiti con introduzione di membri nominati e non eletti.

3°) Il gettone di presenza per i consiglieri e per i componenti le commissioni, con l'aggiunta delle commissioni provvisorie a tutto vantaggio delle spese generali e relativo taglio alle provvidenze.

4°) La possibilità di gestire direttamente scuole creando il solito equivoco tra gestione centrale e gestione privata.

5°) Una notevole incombenza dello Stato rappresentato da ben 3 Ministeri direttamente interessati al funzionamento, Ministero dei Trasporti della Difesa e del Turismo ed inoltre dai dicasteri finanziari e dal Comi, che dovranno controllare un ente che nulla deve controllare e che nulla può decidere.

6°) Dulcis in fundo: una razionale esposizione dei compiti della C.S.C. che si sancisce agente secondo i criteri e gli statuti della F.A.I., il che è in fondo il vero ed unico scopo funzionale dell'Ente.

Ed ora un altro aspetto: secondo una circolare accompagnatoria, verrà radunata un'assemblea dei presidenti di Ae.C. locali per l'approvazione. Ma questa approvazione non potrà essere che totale, senza emendamenti e plebiscitaria in quanto il voto contrario equivarrebbe a una domanda di sfederazione o comunque a una non Federazione al nuovo Ente.

Chi non sarà d'accordo, si troverà nelle condizioni di un Club di Piloti che praticano il volo esclusivamente secondo le Leggi Italiane, senza curarsi del decreto-Statuto dell'Ae.C.I. E chissà che non abbiano interesse a farlo, poiché questi piloti avranno tutti i doveri e tutti i diritti del Cittadino Italiano, come sanciti dalla Costituzione.

Tanto tuonò che... pioverà!

Da un primo affrettato esame e da quanto ci è stato detto a Roma il 7 dicembre 1965, le nuove cautele previste per la guida e il controllo degli aero clubs locali sembrano sottintendere una pioggia di zecchini a nostro favore. Daremo certamente un « Ben tornato! » a questo figliuolo prodigo del nostro denaro in continua fuga dalle nostre tasche di contribuenti. Lo attendiamo da otto anni, perché già con il precedente statuto si è persa la libera disponibilità dei beni sociali, ma non è arrivato l'oro.

Oggi possiamo dire che l'unico vantaggio del precedente statuto è stato l'ottenimento della personalità giuridica.

Gli svantaggi, invece, sono stati diversi. Tra i più noti ne ricordiamo due: primo, la nascita della diffidenza dei Soci ad avviare finanziamenti per acquisti di materiale; secondo, scocciatura di fornire dimostrazioni di bilancio del tipo richiesto dai tribunali per le società a scopo lucrativo. Ma con il nuovo statuto, al contrario, visti gli aumenti dei controlli, dovrebbe « piovere ». Bene! apriremo le borse anziché gli ombrelli e dimostreremo il più scrupoloso impegno nella utilizzazione onesta del denaro del contribuente. Noi che eravamo avvezzi a disporre solamente del nostro e a regalarlo tutto per fare proselitismo aeronautico, domani ci sentiremo più che mai impegnati a centuplicare le nostre energie. Non possiamo quindi tralasciare di porgere, anche da questo foglio, il nostro ringraziamento al Commissario Straordinario dottor Palma perché ci ha fornito celermente e forse migliorato lo statuto-tipo; certamente più serio e sempre valido per ciò che ci preme, anche lo statuto dell'Aero Club d'Italia.

Noi non siamo mai stati mischiati a chi aveva disposto un attacco alla rocca commissariale, ma abbiamo invece lasciato che lavorasse in pace; oggi ci limitiamo, con la serietà di sempre, ad assicurare che applicheremo le nuove leggi con la certezza di ingrandire la nostra famiglia.

Una pacata analisi ed un giudizio fondamentalmente favorevole

Come giudica, nei riguardi dell'attività volovelistica nazionale, la formulazione del nuovo Statuto dell'Aero Club d'Italia in generale e la nuova composizione del Consiglio Federale in particolare?

Giudizio favorevole in quanto, rispetto allo Statuto precedente, quello nuovo, attribuito al volo a vela il diritto di essere rappresentato nel Consiglio Federale, ne riconosce ufficialmente l'importanza sottraendolo ad una paternalistica tutela in contrasto con la sua, da tempo, raggiunta maturità. Ne consegue che le prospettive di un ulteriore sviluppo del nostro sport dovrebbero essere maggiori.

Altro notevole passo per una maggiore valorizzazione del volo a vela nell'ambito dell'Ae.C.I., è stato compiuto con la trasformazione delle Commissioni ora non più soltanto consultivo; va osservato però che lo Statuto, mentre si diffonde sul loro aspetto elettorale, è forse troppo succinto in quanto a funzioni, indicate nell'art. 40 nella: « Impostazione dei programmi annui d'attività ecc. da sottoporre al C.F. ». Esistono esigenze che impongono programmi da impostare non nel ristretto limite di un anno, quali ad esempio l'indirizzo dell'attività generale ed, in particolare, una auspicata politica di costruzioni in serie, che devono necessariamente interessare più esercizi finanziari (indispensabile se si vuole un abbassamento di costi, che oltre ai vantaggi interni, avrebbe interessanti riflessi per l'esportazione di nostri alianti, ora allo stato embrionale). C'è pertanto da augurarsi che, riconosciuta la convenienza, anzi la necessità di una pianificazione valida almeno per il quadriennio, si riesca a trovare la soluzione per non restare imbrigliati nella « lettera » dello Statuto.

In quanto alla seconda parte della domanda, osservo che il nuovo C.F. è forse troppo numeroso, con le conseguenze che ciò comporta per la sua funzionabilità. Siamo di fronte ad una conseguenza forse inevi-

tabile della nuova impostazione dell'Aero Club d'Italia, e di premesse e promesse di più deciso intervento dello Stato attraverso diversi Ministeri, ciascuno dei quali, ovviamente, si riserva il diritto, mediante i propri rappresentanti nel C.F., di controllare il modo d'impiego dei mezzi elargiti. Naturalmente il discorso vale soltanto per i Ministeri che contribuiranno materialmente alla vita dell'« Ae.C.I. ». Fra tanti rappresentanti ministeriali manca però quello del Ministero della Pubblica Istruzione. Considero questa assenza una lacuna perché la « Formazione Aeronautica », primo scopo istituzionale dell'Ae.C.I. (art. 3 par. 1) ne avrebbe tratto indubbi vantaggi.

Ritiene che le modifiche apportate allo Statuto tipo degli Aero Clubs locali e l'inserimento dei rappresentanti di specialità in seno al Consiglio Direttivo possano, in certi casi, effettivamente migliorare lo svolgimento delle singole attività?

Risposta favorevole sotto tutti i punti di vista, trattandosi di un adeguamento, in sede di Aero Club locale, di quanto si è ottenuto in sede di Ae.C.I. È però ben noto che in questo, come in altri moltissimi casi, molto dipenderà dagli uomini, anzi dal rappresentante del volo a vela nel C.D. Il suo compito sarà spesso molto delicato, egli dovrà essere un buon propagandista del volo a vela e sapergli conquistare simpatie ed amicizie, necessarie per la conservazione di buoni rapporti tra i cultori delle varie specialità, che i volovelisti devono saper valutare ed apprezzare con tatto, anche se il volo a vela è al vertice di ogni loro preferenza.

Non è da escludere che possano sorgere difficoltà in seno ai Clubs circa la valutazione dell'importanza e dei mezzi da attribuire alle varie specialità. Esistono alla base dei conflitti d'interessi che qualche abile ed avveduto Presidente ha saputo contenere senza danno per il volo a vela. Tali conflitti dipendono da elementi amministrativi essendo evidente che, escluso il volo a motore, che può contare su introiti che più o meno lo pagano, le altre attività meno ricche — in particolare il volo a vela e l'aeromodellismo — abbisognano, specie per i giovani (formazione aeronautica), di maggiori contributi dal-

l'Ae.C.I. In questa auspicabile previsione sta la chiave della armonica funzionalità dei Clubs.

Come giudica l'inserimento dei vari rappresentanti: IGAC, ENTE TURISMO e CONI, nei Consigli Direttivi locali?

Sono favorevole all'inserimento dei rappresentanti dell'Ente Provinciale del Turismo e del Delegato Provinciale del C.O.N.I. nei consigli direttivi degli Aero Clubs, mentre non posso tacere qualche riserva circa il rappresentante dell'I.G.A.C.

Per quanto ho potuto personalmente constatare nel caso dell'Aero Club di Rieti, i rapporti con i due enti, anche senza una ufficiale rappresentanza nell'Aero Club stesso, sono stati sinora improntati ad amichevole comprensione verso il sodalizio e le sue esigenze, alle quali sono andati incontro con apprezzabile generosità.

Ma anche prescindendo da questo aspetto materialistico della questione, che purtroppo non può essere trascurato, considero l'inserimento nell'Aeroclub dei rappresentanti del Turismo e del C.O.N.I. positivo per una maggiore comprensione e più esatta valutazione delle funzioni degli Aero Clubs nel quadro di una moderna civiltà, nella quale l'elemento volo ha acquistato e continua ad acquistare una eccezionale importanza, tuttavia non abbastanza considerata. Avvicinare estranei ai nostri problemi costituisce un dovere ed un interesse.

Dovere ed interesse ai quali varrà la pena di sacrificare una piccola parte della nostra autonomia, sopportando l'intromissione di estranei nei consigli direttivi; estranei per modo di dire perchè son certo che si potranno stabilire con loro proficui rapporti di collaborazione. Per quanto riguarda il rappresentante dell'I.G.A.C la mia riserva è soltanto di principio non riuscendo a figurarmi ancora l'apporto alla vita del Club di questo controllore, che divenendo membro del Consiglio Direttivo è anche controllato; sarò tuttavia lieto di ricredermi se ho mancato d'immaginazione.

Ritiene che possano sorgere difficoltà per i vari gruppi volovelistici che operano au-

tonomamente anche nell'ambito della stessa provincia e che non possono o non vogliono dipendere dall'Aero Club provinciale?

La domanda ci richiama ad un articolo dello Statuto dell'Ae.C.I. che a mio avviso è inutile e forse dannoso. Non riesco a comprendere i motivi che hanno determinato la dimitazione ad un solo Aero Club per provincia, poiché tutti sanno che in certe province non potrà mai sorgerne uno, mentre in certe altre esistono le possibilità per tre. Se l'Aero Club è uno strumento di propaganda e di attività aerea, non si comprendono disposizioni burocratiche che ne ostacolano la nascita e la vita, mentre invece si comprenderebbero di più altre che ne spingessero la diffusione sino a divenire capillare.

Motivi economici? Ma per questo esistono le norme sui requisiti minimi che le associazioni aeronautiche debbono possedere per ottenere la qualifica di Aero Club, e che, da soli, sono più che sufficienti per impedire il sorgere di associazioni che, per insufficienza di mezzi, siano incapaci di assolvere le funzioni istituzionali.

L'art. 7 dello Statuto dell'Ae.C.I. prevede la possibilità di istituzione, nell'ambito della Provincia, di Sezioni dipendenti dall'Aero Club provinciale senza tuttavia alcun accenno circa la figura e la dipendenza di queste sezioni, delle quali invano cerchereste traccia nello Statuto tipo degli Aero Club locali.

Mi accorgo però che non ho ancora risposto alla precisa domanda circa i gruppi volovelistici autonomi. Sinora questi gruppi hanno vissuto ed agito in base a modus vivendi, con gli Aero Clubs d'origine e sono divenuti autonomi per necessità contingenti, ottenendo quando l'hanno richiesto, il riconoscimento di Ente aggregato. Va poi ricordato che senza un accordo con l'Aero Club di origine, o giurisdizione, non potrebbero fruire dei velivoli in assegnazione per i traini e della relativa benzina agevolata. Non ritengo dovrebbero sorgere difficoltà per i gruppi esistenti o per quelli che potranno sorgere, a meno che non si intenda soffocare iniziative dimostrate meritevoli di apprezzamento ed aiuto.

Una intelligente ed elastica interpretazione delle norme sarà comunque sempre bene meritata e produttiva.

Sullo Statuto ci sarebbe ancora molto da dire, lo farò in altra occasione, per ora a conclusione delle risposte a « Volo a Vela », in attesa di entrare più profondamente nel merito dell'importante argomento, riconosco obiettivamente che un progresso è stato compiuto. Negli strumenti che dovranno regolare e verificare gran parte dell'Aviazione minore italiana si riscontrano buone e lodevoli intenzioni, non pochi pregi e, non se ne dispiaccia nessuno, anche dei difetti. È umano che esistano: si potranno eliminare in sede di emendamenti in base all'art. 47 dello Statuto dell'Ae.C.I., ed anche questo potrà essere argomento per altro scritto, nella speranza di non urtare suscettibilità fuori luogo.

Nella sua non breve esistenza, prima quale Reale Aero Club d'Italia, poi come Reale Unione Nazionale Aeronautica, infine come Aero Club d'Italia, l'Ente ha subito trasformazioni nell'ordinamento e nello Statuto, ma una sola caratteristica è rimasta immutata: inadeguatezza di mezzi in rapporto alle funzioni non sempre esattamente valutate. Questa volta sembrerebbe che la valutazione delle funzioni attribuite agli Aero Club, con l'allargamento della sfera d'attività, sia giusta, e crei i presupposti per la concessione in misura adeguata degli indispensabili contributi dello Stato, indispensabili soprattutto per l'attuazione di quella formazione aeronautica che, rivolgendosi ai giovani, deve ridurre al minimo il gravame economico che rende le attività aeronautiche per loro inaccessibili.

Se il nuovo ordinamento non metterà l'aviazione alla portata di un maggior numero di giovani, se la percentuale dei brevettati minori di 21 anni resterà ancora inferiore ai 10%, il problema fondamentale resterà insoluto, e la formazione aeronautica resterà una meta irraggiungibile.

Alle nostre domande ha risposto: Umberto Nannini

Nicola Vaccaro intervista:

Giorgio Orsi

*« Per il nuovo Statuto
un calumet della pace »*

— Signor Orsi, due parole sul nuovo Statuto?

(Giorgio Orsi scuote la cenere dalla pipa, piglia il tabacco col pollice, si fa prestare un fiammifero e fa mostra di accendere, mentre noi fingiamo di non accorgerci che è tutta una manovra dilatoria per guadagnare tempo e dare una risposta meditata, pesando le parole. Tira due o tre boccate a vuoto, e finalmente risponde.)

— Dopo aver vissuto le varie fasi che hanno condotto alla stesura del nuovo Statuto dell'Aero Club d'Italia e avervi personalmente contribuito, sono convinto che avrebbe potuto benissimo funzionare anche quello di prima.

— Allora è stata una fatica inutile?

— No. Le nuove esigenze del dopoguerra, gli sviluppi di varie attività aeronautiche, e in particolare quelle del volo a vela, ci fanno indubbiamente considerare superato il vecchio Statuto, carico della inevitabile polvere del tempo. La mia era quasi una *boutade*, per puntualizzare che, più della legge, conta lo spirito con cui essa viene interpretata e attuata; più della rigida norma fatta di crude parole, vale la componente umana che ne condiziona l'applicazione.

— Vogliamo esemplificare?

— Gli Statuti, come un qualsiasi contratto, non hanno mai valore di per se stessi.

Nel nostro caso, la validità del nuovo Statuto rispetto al precedente è in stretto rapporto con gli uomini che saranno eletti alle cariche previste, con la passione che li animerà e con lo spirito di sacrificio che incarichi del genere comportano.

— *Lei vuol dire che è meglio un cattivo Statuto per uomini validi, che un buono Statuto per uomini non validi?*

(Giorgio Orsi vuota la pipa del tabacco incombusto, la riempie nuovamente, chiede un altro fiammifero, finge di accendere, e risponde pacatamente.)

— Io mi auguro, anzi sono certo che il nuovo Statuto è buono e che saranno eletti uomini molto validi, attivi disinteressati, rivolti soltanto a una intensa attività creativa di natura non egoistica, dove l'ambizione...

— *Abi!*

— Sì, dove l'ambizione costituisca l'indispensabile molla per agire, ma sia contenuta nei limiti di un equilibrio produttivo. Questi uomini devono essere pronti a sopportare anche l'ingratitude.

— *Lei la sopporta?*

— Un giorno, un amico di famiglia riferì a mio nonno che un tale aveva parlato male di lui. « Strano! — disse mio nonno — Non mi ricordo di avergli mai fatto del bene ».

— *Ma questa è saggezza antica.*

— Non dissimile dall'esperienza moderna.

— *In sostanza, in che cosa il nuovo Statuto si discosta dal vecchio?*

— Le specialità del volo a motore, volo a vela, aeromodellismo e paracadutismo, e cioè gli Enti federati comprendenti associazioni che, senza scopo di lucro, esplicano una o più attività fra sportive, turistiche e didattiche, hanno ora ottenuto di avere commissioni elettive. Cioè, mentre prima le commissioni venivano nominate non si sa esattamente da chi e perché, d'ora innanzi saranno elette dai delegati di specialità di ogni singolo Aero Club i

quali eleggeranno il consigliere federale della specialità. Le stesse Commissioni sono inoltre incaricate di presentare, per la relativa discussione e approvazione, un *budget* preventivo delle attività programmate per l'anno finanziario. La validità del *budget* viene poi illustrata e sostenuta dal delegato consigliere federale, in sede nazionale.

— *Lei che ne dice?*

— Avrei preferito che, dopo la definizione degli stanziamenti da parte del consiglio federale, le commissioni avessero avuto poteri deliberativi. La norma è formalmente diversa, ma sostanzialmente, in fondo, non dissimile negli effetti: la commissione propone un programma che il Consiglio si riserva di approvare. L'esperienza mi fa prevedere che il risultato non murerà. La soluzione finale mi sembra abbastanza logica ed equa.

— *Il nuovo Statuto trova oppositori?*

— In ogni congresso umano, oltre alle *specialità di categoria*, sono inevitabilmente rappresentati campioni di ogni specie, dagli zelanti agli abulici, dagli appassionati ai tiepidi, dagli smodatamente ai normalmente e fattivamente ambiziosi, dai veloci ai tardi di riflessi. Purtroppo non si possono mai eliminare, ma non si può fare a meno di temere i troppo ambiziosi, gli ottusi, i troppo zelanti, quelli che, per esempio, in Spagna, dopo una corrida, per eccesso di conformismo, ordinano un « *café, olè!* », e si meravigliano di vedersi servire un « *café au lait* », e cioè un cappuccino.

— *Qual è l'innovazione più importante nel nuovo Statuto?*

— L'elezione del delegato e la sua immissione nel Consiglio federale. Tornando agli oppositori, ho riscontrato non tanto obiezioni sullo Statuto nazionale, quanto sulle norme che regolano gli Statuti degli Aero Club locali. In sostanza, si dice che: « Tutti gli Statuti possono andar bene, purché non siano in contrasto con i principi generali dello Statuto nazionale ». Questo mi sembra equo. Taluni obiettano anche sulla immissione obbligatoria, nel

Consiglio degli Aero Club locali, di elementi estranei nell'ambito sociale: un rappresentante dell'Ispettorato generale dell'Aviazione civile, il Presidente dell'Ente provinciale del Turismo, il rappresentante provinciale del Coni. D'altronde, entrano a far parte di diritto del Consiglio Federale romano: rappresentanti del Ministero Trasporti e Aviazione civile, del Ministero Difesa Aeronautica, del Ministero Turismo e Spettacolo, del Ministero degli Interni, del Ministero Finanze, del Coni, e il Presidente del Registro Aeronautico italiano.

— *Che cosa si obietta?*

— Che, in sostanza, i soci degli Aero Club locali amministrano danaro di loro proprietà, e che quindi i rappresentanti *estranei* non dovrebbero avere voto deliberativo nel Consiglio.

— *Secondo lei, è giusta l'obiezione?*

— Non io inventerò certamente seduta stante il modo di dividere esattamente in due il giusto e l'ingiusto nelle vicende umane. Comunque, a me sembra che finalmente questi signori cosiddetti *estranei* si renderanno conto delle esigenze e delle difficoltà in cui si dibattono gli Aero Club locali. Entrando a far parte di un Consiglio, saranno psicologicamente portati a esibire il loro potere e la loro autorità e, convincendosi dall'interno di alcune realtà e dei vari problemi, diverranno ottimi portavoce per giungere a soluzioni positive. In ogni caso l'articolo 47 del nuovo Statuto prevede le norme per le sue eventuali modifiche.

— *Altri rilievi?*

— Il Presidente dell'Aero. Club d'Italia dura in carica quattro anni, per adeguamento alle norme del Coni, e non può essere rieletto immediatamente alla scadenza del mandato.

— *È una norma positiva?*

— Certo. È caratteristico della natura umana che il *microbo della poltrona* cominci ad avere effetti rilassanti dopo un certo tempo. È fatale, inevitabile, e si può combattere solo con una opportuna rota-

zione. D'altronde, non si può e non si deve rinunciare ai vantaggi offerti dalle energie fresche e nuove.

— *C'è altro di notevole?*

— Sì. Ogni Aero Club locale ha diritto a un solo voto nel massimo organo federale, costituito dall'Assemblea. Così viene eliminato l'eventuale strapotere degli Aero Club più *potenti*, e tutti sono posti su un piano di uguaglianza, indipendentemente dai loro mezzi finanziari e dalla ubicazione più fortunata. Poi, c'è una buona notizia. Il Presidente degli Aero Club convocati dal Commissario per la presentazione dello Statuto, ha comunicato che si prevedono incrementi degli stanziamenti già stabiliti: duecento milioni per il volo a motore, e dodici per il volo a vela.

— *È un rapporto equo?*

— Le ricordo che i rappresentanti del volo a motore sono sei su sedici, e che anche il volo a vela si giova, per il traino, del volo a motore. Certo, un maggiore equilibrio fra i due stanziamenti sarebbe auspicabile, se non altro per diritto di reciprocità: anche il volo a vela serve al volo a motore.

— *Concludiamo?*

(*Giorgio Orsi, ormai al sicuro dalle insidie delle domande, e forse anche per evitare che noi si noti che la pipa gli serve più per discutere e riflettere che per fumare, questa volta la accende sul serio e risponde avvolto in un cumulonembo azzurrognolo.*)

— La mia formazione mentale è tendenzialmente ottimista. Credo che il nuovo Statuto, se correttamente interpretato, darà ottimi frutti, e che gli uomini saranno eletti fra i più capaci e i più adatti.

— *Ne è proprio sicuro?*

— Sì. Le ho detto che sono inguaribilmente ottimista, nonostante la storiella circolata in questi giorni di elezioni presidenziali in Francia. Mitterand incontra De Gaulle e sportivamente gli dice: « Vinca il migliore! » E il Generale, squadrandolo fieramente: « Grazie! ».

Ciani pro domo sua: CRIB.

Scrivere prima del collaudo è come vendere la pelle dell'orso, ma se lo fanno gli altri devo farlo anch'io. Dunque, cos'è il Crib? Su per giù il miglior aliante possibile (oh modestia!) per velocità medie di salita fino a 2 m/s; e cioè per quelle giornate in cui, una volta centrata la termica, si sale non più di tre o quattro metri al secondo. Però conservando lo spirito standard: semplicità, ruota, costo ragionevole, irasportabilità: un Webie, o un Pinocchio, o uno Skylark modernizzati; oppure l'idea Phoenix realizzata in altro modo.

La definizione delle termiche copre il 90% delle giornate, e provoca varie conseguenze:

I) Simili Vs danno velocità di planata massime sui 110 o 120 km/h: quindi basta che l'efficienza sia buona sino a, diciamo, 130 km/h. Ciò si può ottenere senza ricorrere a carichi alari elevati, quindi niente flap per spiralarlo, niente fessure nell'ala.

II) Con basso carico alare, e profili piuttosto curvi, si ottiene una discesa minima intorno ai 55 cm/sec, e una velocità di spirale sui 65 km/h: questo significa agganciare facile, e salire alla svelta.

III) Con lo stallò a 55 km/h o poco meno l'atterraggio sarà lento e facile: però l'efficienza rimane troppo alta, sono necessari diruttori efficaci anche a bassa velocità. Bisogna rassegnarsi a quelli tradizionali, e accettarne le fessure, che con la chiusura « listello a molla » si chiudono bene.

È chiaro che viene fuori un aliante che galleggia quando gli altri atterrano, oppure che supera tutti in salita; mentre in planata non si lascia acchiappare facilmente (se va male almeno 35 a 90 km/h li ha di sicuro). Altra conseguenza curiosa è che sarà ottimo per chi comincia a veleggiare, perché è facile farlo star su, oltre ad essere meno nervoso di un 15 m.

A questo punto si può definire l'ala (ovvero litigare sulla apertura). Naturalmente con 20 m si ottiene di più che con 17; ma la maneggevolezza? In fin dei conti si è scelta un'apertura un poco maggiore del minimo necessario per avere le caratteristiche volute: visto che è meno di 18 m la

maneggevolezza sarà ancora buona.

Profilo. Mah! Eppler 257, come Uribel C; soprattutto per mantenere la capacità di salire negli sbuffi di termica, che vale molto di più del qualcosa guadagnabile con curvatura minore: ed anche perché si sa come va in pratica.

Fusoliera. Primo vederli, secondo star comodi, terzo resistenza. Vieni fuori una fusoliera alta 75 cm più pattino: 70 cm per il pilota che è seduto come nell'Austria. Pattino e ruota 400 x 100 con freno; qualche chilo di legno oltre il necessario per incassare atterraggi duri.

Impennaggi. Tradizionalissimi, a parte il verticale a freccia. Niente V, perché il piede si adopera molto di più della cloche: perché muovere due timoni se ne basta uno? E niente T perché è tanto simpatico appoggiare l'orizzontale su una fusoliera larga 25 cm, invece di vederlo ondeggiare in cima alla deriva. Quanto al timone a freccia: a) dicono sia più efficace; b) resta meno in ombra dell'orizzontale; c) fa tanto Foka...

Materiali. Altre discussioni: conclusione legno, fasciame stampato sui 5 o 4 mm, perché col metallo non si riesce ad evitar la giunta (salvo stuccare tutta l'ala) e con il vetro/poliestere si spende troppo. E poi aggiustare il legno è più facile. Certo stampare tutta l'ala significa molti stampi e quindi molti soldi.

Montaggio. 4 spinotti per l'ala (Skylark); un bullone per il piano (Spatz). Tutti i comandi con innesti automatici: alettoni sistema Skylark anche al centro; orizzontale sistema Mucha; diruttori e trim sistema nuovo. Sembrano simpatici, perché non c'è bisogno di predisporli: montando il pezzo devono innestarsi per forza.

Trasporto. Basta un carrello genere standard; e grazie all'ala in tre pezzi si rientra anche nella lunghezza del codice.

Costruzione. Ovviamente SSVV ovvero dal Felice. Attualmente ala e fusoliera in montaggio, parti metalliche al 70%, pezzi stampati in corso. Si può pensare di volare in maggio, ma al solito bisognerebbe essere indovini. Avanzano molti pezzi (non conviene farne una sola serie): il secondo potrebbe volare verso agosto.

E l'Uribel? Sarebbe sciocco non provocare anche un'ala di 15 m, e infatti ci sono di già i pezzi di alcuni Uribel D; che dovrebbero volare su per giù come il C, ma con un'efficienza sui 35.

Alcuni dati del CRIB:

peso a vuoto	kg	240
C.U. massimo	kg	125
peso totale	kg	365
q/s a 365 kg	kg/m ²	21,7
q/s medio (335 kg)	kg/m ²	23,5

Fusoliera:

lunghezza totale	m	7,5
larghezza massima	m	0,62
altezza massima	m	0,78 + 0,10
sezione massima	m ²	0,36
peso	kg	85

Ala:

apertura	m	17,65
superficie	m ²	15,5
1 alettone	m ²	0,8
λ		20
diruttori	m ²	0,58
c. media	m	0,88
peso	kg	145

Piano orizzontale:

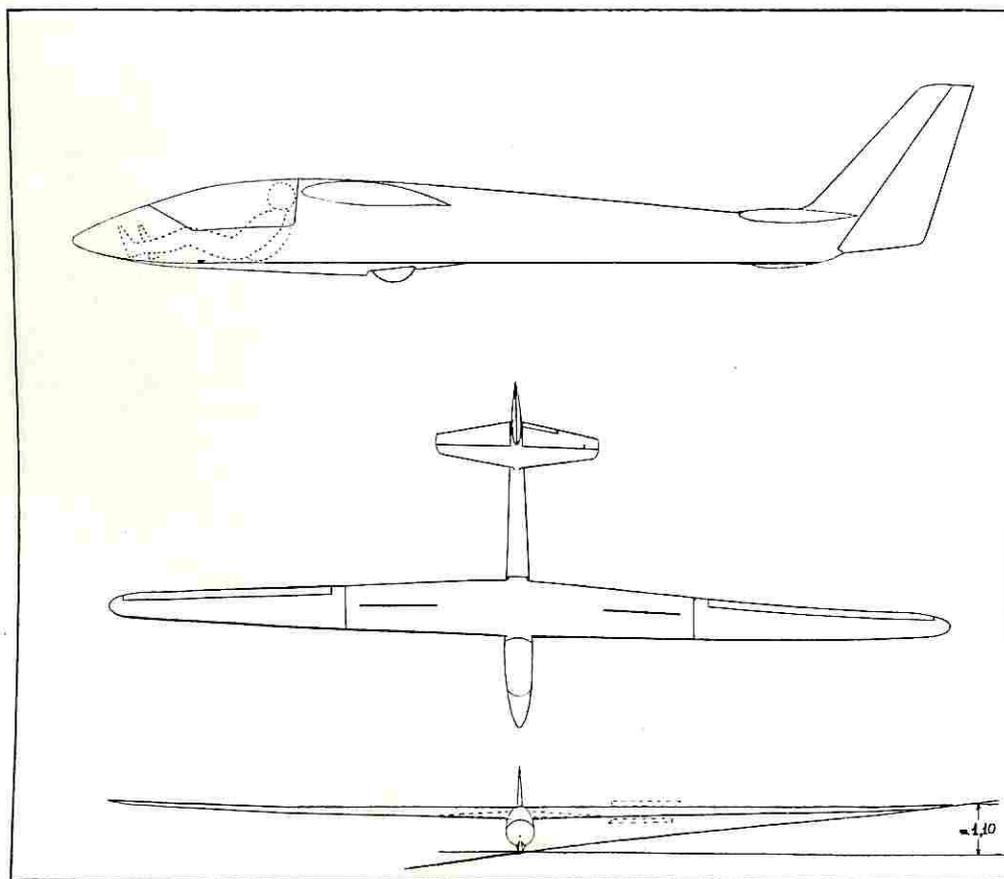
apertura	m	3,4
superficie totale	m ²	2,45
superficie mobile	m ²	1,06
peso	kg	10

Piano verticale:

altezza	m	1,35
superficie totale	m ²	1,16
superficie mobile	m ²	0,55

Caratteristiche a 358 kg:

	E	V _v m/s	V km/h
condizione	—	—	54
stallo	—	—	61
discesa minima	—	0,54	61
planata massima	39	0,61	86
100 km/h	36	0,77	100
140 km/h	21	1,85	140



Un nuovo sistema di punteggio?

(2^a parte)

Riprendiamo da « Sailplane & Gliding » la seconda parte dell'articolo di C.E. Walington, nel quale l'Autore discute i particolari del sistema di punteggio da lui proposto. Rinnoviamo l'invito ai nostri lettori a volerci far pervenire i loro commenti riguardanti le possibilità di applicazione di questo notevolmente semplice sistema nelle nostre future gare.

Il mio articolo « basta con i regoli calcolatori » sembra abbia sollevato molte discussioni. I suoi principi base sono stati applicati a molti rallies e stanno per essere presi in considerazione per i campionati nazionali in diversi paesi.

Il punto principale di discussione è stato come applicare il sistema e come giudicarne la sua validità in confronto con il presente sistema di punteggio.

La questione della validità non deve essere considerata sotto un unico punto di vista; non c'è un unico metro per misurare un non-specificato miscuglio di indefinite qualità che appaiono meritevoli di premio in una gara, ma, i casi ipotetici dovrebbero essere adatti in modo da considerare quasi tutti gli argomenti.

Nel caso di una competizione con almeno cinque giorni di prove valide, il presente sistema di punteggio ed il nuovo sistema, dovrebbero portare, grosso modo, a risultati similari.

Entrambi i sistemi sono virtualmente basati su principi similari; il sistema dei punti è passato in effetti da vecchi a nuovi concetti durante lo svolgersi delle passate competizioni, mentre il sistema del piazzamento è una più diretta espressione di concetti moderni.

Nei campionati mondiali del 1965 una classifica fatta con entrambi i sistemi avrebbe portato ad una graduatoria uguale per i primi posti ed all'incirca avrebbe mantenuto le stesse posizioni per gli altri piloti. In effetti circa il 20% delle posizioni sono le stesse ed, approssimativamente, per un ulteriore 30% sono variate di un posto, sia nella libera che nella classe standard.

L'unica grande differenza la troviamo per un pilota che ha avuto una variazione di otto posti ma questo a causa di un vicino compatto gruppo di piloti che occupavano dall'undicesimo al diciottesimo posto, nella classe libera. C'era uno scarto di soli 125 punti tra il primo e l'ultimo dei piloti del gruppo, cosicchè non ci deve sorprendere che piccolissime differenze nella classifica possano produrre cambiamenti di posizione.

Ron Watson ha fatto un paragone tra i risultati dei due sistemi al campionato London Regionals di quest'anno e Tony Pentelow ha fatto lo stesso per il campionato Western Regionals, la cui classifica viene riportata qui sotto:

A	B	A	B
1	1	11	12
2	2	12	13
3	4	13	10
4	3	14	15
5	5	15	14
6	6	16	16
7	7	17	17
8	8	18	20
9	9	19	18
10	11	20	19

A = Classifica con il sistema del punteggio

B = Classifica con il sistema del piazzamento

La similarità qui è ovvia, ma in una gara dove gli accostamenti non sono così facili da giudicare a prima vista, ci sono molti testi statistici che possono essere consultati. L'applicazione di questi testi ai campionati mondiali del 1965 ed ai campionati Western Regionals, non danno significative differenze nei risultati dei due sistemi.

Applicazione del nuovo sistema

L'applicazione del sistema di piazzamento alle competizioni regionali è avvenuto sulla base delle interpretazioni locali dei suoi principi.

Le variazioni nelle interpretazioni hanno fornito delle esperienze che potranno essere utili quando sarà stabilito un regolamento definitivo. Ci sono però alcuni particolari aspetti del sistema che richiedono chiarificazioni o discussioni:

A - distanza minima per la classifica — non occorre specificare la distanza corrispondente al $2X$ del sistema dei punti e nemmeno la percentuale minima di alianti che devono passare il punto X ; solo la distanza minima X deve essere dichiarata. Tutti i piloti che raggiungono o superano la distanza minima di X , sono classificati in ordine di merito e tutti i piloti che non raggiungono la X (inclusi quelli che non hanno lasciato il punto di partenza) vengono messi in un gruppo all'ultimo posto, per esempio un posto sotto l'ultimo dei piloti classificati.

B - minimo per la validità della prova — con il nuovo sistema del piazzamento è sufficiente che un solo pilota raggiunga X per rendere valida la prova. Pertanto un numero minimo di prove non è un'adeguato criterio per i campionati. L'esperien-

za suggerisce che il criterio per il sistema del piazzamento dovrebbe far sì che i punti accumulati dal pilota ultimo classificato dovrebbero essere più del doppio del numero dei piloti partecipanti. Quindi normalmente dovrebbero esserci un minimo di tre giorni di gara.

C - posti « vicini » — Ron Watson nel suo articolo apparso sull'ultima edizione (*Sailplane & Gliding* pag. 446) discute le difficoltà di stabilire una graduatoria per i piloti « vicini ». Nell'assegnazione dei posti « vicini » — nel sistema del piazzamento — possono sorgere delle anomalie e non è molto semplice superarle.

Nel giorno della distanza libera ai Campionati mondiali 1965, per esempio, avremmo potuto avere 12 gruppi di classificati « vicini », con tre alianti in un gruppo e due in ognuno dei rimanenti gruppi; se ciascuno di questi gruppi fosse stato conteggiato con l'assegnazione di un singolo posto, la differenza sul tabellone della classifica tra il vincitore della prova e il pilota peggio piazzato, sarebbe stata fatta su solamente 26 posizioni invece delle 39 ottenute assegnando un posto a ciascun partecipante.

Stabilito che questo tipo di risultati fu tipico di parecchie prove nei campionati in generale, il principio che la differenza di piazzamento tra due piloti debba essere proporzionale al numero dei piloti stessi, sarebbe più falsato da una valutazione 1, 2, 2, 3 che non da una sequenza 1, 2, 2, 4.

È propriamente una questione di opinioni se la sequenza dei classificati « vicini », per esempio al London Regional, dovesse essere 3, 2, $1/2$ o 3, ma le argomentazioni circa il 2, $1/2$ appaiono le più giustificabili. Argomenti a favore della tesi di accostare i classificati « 2 » al primo pilota sono esattamente in antitesi con quelli di accostarli al quarto pilota per cui la via di mezzo di assegnare 2 punti e mezzo appare la più appropriata.

L'adozione di ciò, significherebbe semplicemente che la classifica raggiunta da ogni gruppo di piloti « vicini » rispecchierebbe il valore del posto occupato dal singolo in seno al proprio gruppo.

Tutto ciò però non funziona adeguatamen-

te qualora, a causa di una particolare situazione meteo od a causa di fattori geografici, si registri l'atterraggio in massa di alianti in una ristretta zona.

In questo caso la gara dovrebbe venir svalutata. Un modo per farlo sarebbe di stabilire che gruppi, diciamo, di più di tre alianti, possono essere una causa di svalutazione e che l'assegnazione del posto in graduatoria di un gruppo del genere non occupi più di tre piazzamenti in ordine di merito. Una semplice regola può essere trovata per permettere un arrangiamento del genere, ma qui lo scopo è di discutere i vari argomenti anziché di presentare delle cose definite.

D - adeguamento delle distanze — l'adeguamento delle distanze e dei tempi al fine di adattarli ai regolamenti, dovrebbe venir considerato prima dell'assegnazione dei posti in classifica. L'adeguamento delle posizioni per gruppi di piloti « vicini » dovrebbe essere fatto tenendo in considerazione una distanza inferiore a quella massima raggiunta nella giornata.

Per esempio: ciascun aliante, nel raggio di una distanza prestabilita (p. es. 2 km.), per creare gruppi dalla distanza maggiore, dovrebbe essere raggruppato con tale distanza; analogamente i successivi con distanze inferiori vengono messi in gruppo con le relative migliori distanze che seguono.

Questi sono alcuni dei punti da considerare nell'usare il sistema di piazzamento, essi non sono difficili da risolvere, ma è auspicabile che vengano considerati dagli organizzatori di competizioni e che siano adottati in base alle interpretazioni locali, nel limite delle ragionevoli possibilità, fintantoche si possa stabilire una regola formale. L'importante è di tener presente lo scopo principale che consiste nel semplificare l'attuale sistema aumentando la spinta agonistica in ogni singola gara.

C. E. Wallington

traduzione a cura di Gino Albonico

Come un semplice ricupero può degenerare in un tremendo caos

*di D. Bradley (Sailplane & Gliding)
disegni di P. K. Fuller*

Era la mezza di un sabato di quelli buoni; un giovane dallo sguardo deciso e sicuro, un « duro » per intenderci, saltò a bordo del suo 463 e disse: « Vado a fare i 300... verso Est... venite a prendermi sul tardi, le chiavi della mia auto sono sotto il cruscotto ».

Come uomo di educazione prettamente militare non potevo non ammirare delle direttive così secche e concise. Che differenza dalle solite svolinate di raccomandazioni!

- scelta dell'uomo di fiducia
- scelta del ragazzo di fiducia
- pianificazione di una dozzina di itinerari
- distribuzione di kili di carte stradali
- esternamento da parte del « pilot » dei trucchi segreti per guidare bene la sua auto
- procedura di emergenza in caso di mancato « rendez-vous »... ed un'altra valanga di fregnacce del genere.

Con un semplice « oggi sono fuori, ragazzi » il nostro « duro » dal Mac-Kready facile partì.

Dopo 230 km, 7 ore di volo e qualche buco in un alettone, telefonò facendosi prestare i soldi da un indigeno, poiché nella fretta aveva scordato il portamonete.

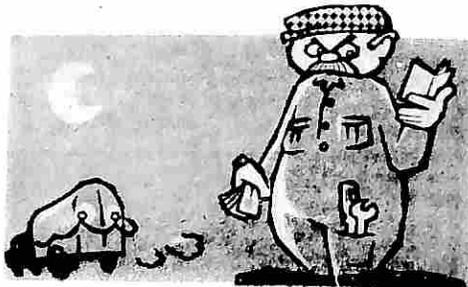


Quando suonò il telefono al campo, nessuno rispose; allora, senza perdersi di coraggio, diede gli estremi del fuori campo ad un impiegato dell'ufficio di cambio locale.

Qualcun'altro avrebbe lasciato anche il suo recapito, per permettere alla squadra di contattare con lui, ma per il nostro uomo questa era una finezza inutile.

Nel frattempo un amico particolarmente portato alla meditazione pensò: « Aho, ma er pilota del 463 ondè?... saranno già andati a prenderlo? Così fu, ma solo dopo una lunga discussione partì un istruttore con un alto senso di responsabilità + due giovani adepti dallo sguardo sveglio. Rapida adunata notturna, contagiri al massimo, via i freni e... dopo dieci minuti tornavano indietro ad agganciare il carrello. Lo squadrone di recupero stava navigando verso Est a 32 nodi stabilizzati, quando a causa della seconda edizione del diluvio universale che si stava manifestando, va a farsi benedire l'impianto elettrico.

Comunque, immergendo il periscopio in quella specie di lago di inchiostro, scossero un'attrezzatissima officina di autoriparazioni. Con due ore di febbrile lavoro e tre piedi ed otto pollici di cablaggio elettrico, tutto fu sistemato. Naturalmente e giustamente, prima di assistere al commovente rito della partenza, l'elettricista avanzò una timida richiesta di pagamento (vai a capire le usanze di certa gente). Colletta generale, ma il grano non bastò; e così l'istruttore fu cortesemente esortato a lasciare in garanzia quei pezzi di carta legale certificanti le sue origini e l'attitudine alla guida di veicoli terrestri.



Torniamo un attimo al nostro pilota.

Quest'ultimo, dopo aver goduto per 7 ore 7 la dolce melodia delle gocce d'acqua che si schiantavano al suolo, ebbe un lampo di genio.

Un rapido conto: chilometri, potenza max effettiva, rendimento di viaggio, tempi morti, isteresi di partenza ecc... concluse che la squadra non sarebbe arrivata che al mattino inoltrato. Per cui, senza lasciare messaggio alcuno, sortì alla ricerca di un confortevole alloggio.

Dieci minuti più tardi, con una frenata che avrebbe ridotto in polvere i denti di un cavallo da crociata, arrivarono i nostri. Nel frattempo la dolce melodia di prima era passata dall'« adagio » all'« allegro vivace ».

E così, dopo aver caricato l'aliante, arricchito di una bella scarpata nella fusoliera, e mentre l'orchestra del cielo diventava sempre più allegra e vivace, iniziò la lunga attesa.

Erano tre, ed erano giovani e forti, ed in più non avevano nemmeno la preoccupazione di prepararsi la cena, dato che di cibo non ne avevano e danaro per procurarselo nemmeno.



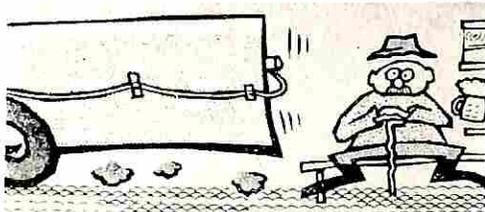
Il pilota, dopo un ricco breakfast pensò che sarebbe stato bene chiedere notizie al campo. È inutile dire che non trovò nessuno; per cui illustrò la sua situazione alla centralinista. Giudicò superfluo lasciare il numero della locanda, che secondo lui era facilmente rintracciabile su qualunque guida.

A questo punto, a parte il fatto che quel telefono era intestato a uno che con il nome della locanda non aveva proprio niente a che fare, arriva al Club la chiamata della squadra, la quale, dopo essersi fatta prestare da un villico i soldi del gettone, chiedeva con una delicatezza squisitamente femminile notizie del pilota, dato che dopo aver ascoltato la « dolce melodia » per undici ore consecutive non lo avevano ancora visto.

Al campo il buio si fece ancora più fitto ed il panico cominciò a prendere piede. Fortunatamente la centralinista, un vero mostro d'intelligenza, dopo aver meditato per più di un'ora su quell'intrecciarsi di telefonate caotiche ed ormai irose, si decise a svelare quello che sapeva. In un lampo tutto fu chiaro! Una rapida chiamata al numero lasciato dalla squadra e... scomparsi, volatilizzati...???

I nostri tre, sempre giovani ma non più forti, dopo dodici ore di attesa conclusero che il buon vecchio D. B. avesse voluto far loro una delle solite burle, andandosene a casa da solo, e quindi, con due galloni di linfa vitale nel serbatoio, zero ghelli in tasca ed una fame formato Forese Donati si avviarono sulla via del ritorno.

L'uomo chiave della faccenda era sempre alla locanda, tuttavia cominciava ad essere perplesso. L'astuto pilota aveva scelto la locanda proprio sulla strada principale, in modo da poter vedere la squadra in arrivo. Infatti, mentre cercava di convincere il locandiere che lo avrebbe abbondantemente pagato non appena fossero arrivati i suoi amici, quello gli fece: « Sono forse quelli? » — indicando uno strano cassone che saettava velocissimo davanti a loro.



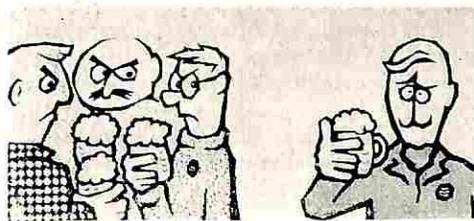
Eureka!! (dice il pilot...) NOOHH!!! (angoscia)... ferma!! ferma!! (segue corsa velocissima ma insufficiente). Si era accorto che quelli andavano e non venivano.

Il locandiere è sul piede di guerra, ma viene rabbonito con un orologio dato in pegno. Il « pilot », in compenso, con il pollice della mano destra puntato in direzione Ovest si incamminava verso casa. La fortuna è con lui, dopo solo tre ore di marcia « stoppa » un'auto che gli dà un passaggio.

Lo squadrone di ricupero, invece, con la bava alla bocca per la fame e la prospettiva di un'altra notte di guida, stava barattando tutto quello che poteva con del brodo per l'auto presso un astuto mercante di prodotti petroliferi.

Finalmente, dopo trenta ore dalla prima telefonata, i 3+1 raggiunsero le loro rispettive case.

Tutto questo ti dimostra, o lettore: anche se non pensi al ricupero quando parti per la distanza, tutto finisce sempre bene,... sed... melius deficere quam abundare...; altrimenti si perdono gli amici con una velocità veramente eccezionale.



libera traduzione di Luigi Altieri

notiziario

Un autorevole intervento a favore degli Aeroclub

Dal Resoconto Sommario della Camera dei Deputati del 12 gennaio 1966

Interrogazione dell'on. Giuseppe Brusasca. Ai Ministri dei Trasporti e dell'Aviazione Civile, della Difesa e delle Partecipazioni statali.

« Per sapere quali provvedimenti il Governo intende adottare per mettere l'Aero Club d'Italia nella possibilità di assolvere pienamente la sua insostituibile funzione di preparazione degli aspiranti piloti per l'aeronautica militare e per l'aviazione civile.

Altri Stati mediante efficaci iniziative per la formazione aeronautica della gioventù, hanno conseguito la disponibilità del personale necessario per le loro attività aeronautiche civili e militari.

Questa formazione che gli Aeroclub potrebbero svolgere egregiamente qualora fossero dotati di mezzi adeguati allo scopo, preparerebbero particolarmente gli allievi per i nostri corsi di pilotaggio professionale nei quali, attualmente, viene eliminato il 75 per cento in media dei partecipanti per inidoneità alle responsabilità del volo.

Molti degli esclusi, all'atto dell'ammissione, erano analfabeti del volo ed hanno causato ingenti spese che sarebbero evitate per il futuro se l'ammissione ai corsi venisse subordinata al brevetto rilasciato dagli Aero-clubs.

La triste prospettiva di vedere costretta la Compagnia di Bandiera a servirsi di piloti stranieri per provvedersi del personale richiesto dai suoi crescenti ammirati sviluppi a causa della mancanza di idonei piloti nazionali, impone allo Stato, che ne è il proprietario, di adottare tutti i prov-

vedimenti necessari per evitare anche una mortificazione così grave alla grande tradizione aeronautica del popolo italiano ». L'interrogazione dell'On. Brusasca è un esempio di sensibilità ai nostri problemi da parte di un appartenente ad una classe, quella politica, che sinora non si è troppo distinta per interessamento ai problemi dell'aviazione minore. Anche se non si parla esplicitamente di volo a vela, e senza farci delle illusioni sul suo successo, la interrogazione viene opportuna quale contributo al raggiungimento di fini che ci stanno a cuore.

Corrispondenza da Vipiteno

Se esistesse una medaglia per la tenacia e la passione sportiva, crediamo che spetterebbe di diritto agli amici di Vipiteno. Giudicate voi: trovandovi nel pieno di una zona vietata al traffico aereo, hanno ottenuto l'autorizzazione a volare in una specie di gabbia costituita da un settore circolare di 9 km di raggio e con il limite verticale di 900 m.

In questo, che sarebbe eccessivo chiamare spazio, sono riusciti a tracciare un triangolo di 30 km ed uno di 46 km. Toccherebbero il cielo col dito se potessero avere a disposizione un percorso di 100 km o per lo meno un'apertura alla gabbia verso sud per poter arrivare a Bolzano e compiere i fatidici 50 km del « C » d'argento. Questa la situazione:

« Dovendoci tenere ai limiti imposti, le nostre possibilità di fare delle distanze sono molto ridotte. Essendo sempre costretti a ritornare sul nostro campo, siamo

diventati dei "triangolisti di alta montagna". Anche se le distanze sono piccole, sono difficili da compiere per il noto limite di quota e per conservare la sicurezza del rientro. D'altra parte conosciamo perfettamente la nostra zona, le termiche, le discendenze e turbolenze.

Il campo si trova quasi al piede di due pendii, facilmente raggiungibili quasi senza perdita di quota. In vericellata si sale normalmente fino a 400 m e più. (Record senza avere forzato: 580 m con 900 m di cavo). Con venti fino a 30 km, si sale in pendio con aria relativamente calma, minimo 1-2 m/s a 300 m fino a 4-5 m/s oltre i 500 m di quota.

Le termiche danno normalmente dai 3-5 m/s, però i nostri variometri, nei mesi da aprile a luglio hanno segnato anche 10 m/s e oltre.

Nel 1965 si è iniziato a volare sin dal gennaio, malgrado il campo fosse innevato sino a marzo. In seguito però il maltempo ha ostacolato l'attività, per cui le giornate volative sono state circa la metà di quelle del 1964. Per molto tempo lo straripamento di fiumi e l'allagamento del campo hanno impedito qualsiasi attività.

Le gravi limitazioni alla nostra attività sia per la ristrettezza dello spazio utilizzabile che per la quota massima autorizzata, hanno imposto una particolare linea di condotta dei voli che si è cercato di rendere più difficoltosi e impegnativi nei triangoli e nelle andate e ritorno prefissate, scegliendo l'ubicazione dei piloni in modo da costringere i piloti ad attraversare zone di forte discendenza.

Il compendio dell'attività a tutto il 10 dicembre 1965 è il seguente:

- giornate di attività aerea n. 72;
- voli effettuati (tutti con lancio a mezzo di verricello) n. 511;
- ore di volo n. 440 delle quali 231

con aliante biposto e passeggero. Da parte dei soci sono inoltre state effettuate 370 ore di lavoro.

Durante le vacanze estive tre soci dell'Aeroclub di Bolzano si sono trasferiti a Vipiteno con il loro aliante « Jaskolka » effettuando interessanti voli alpini.

I volovelisti, durante i loro voli, hanno potuto rendersi utili segnalando tempestivamente ai pompieri del luogo, in due diverse occasioni, la presenza di incendi, che grazie alla rapida e precisa segnalazione, hanno potuto essere circoscritti e domati con diminuzione di danni ai boschi.

Ottenuta l'assegnazione del verricello Dolomiti, in cattivo stato d'uso e bisognoso di varie riparazioni al motore, i bravi volovelisti sono riusciti, non senza sacrificio, a rimmetterlo in efficienza e ad impiegarlo, utilizzando finalmente un mezzo di lancio che, peregrinando da una sede all'altra, non era stato ancora sfruttato convenientemente.

Un problema che resta ancora insoluto è quello del ricovero dei 4 aliante, dei quali solo due trovano posto nella piccola aviorimessa disponibile. Il progetto di realizzarne una seconda durante l'estate, è stato rinviato per insufficienza di fondi, e due aliante vengono montati tutte le volte che devono volare.

Anche il settore della propaganda è stato curato con proiezioni di film, girati dagli stessi soci, in occasione di una serata pubblica che ha ottenuto molto successo. Sono state anche esposte oltre 60 fotografie a colori e in bianco e nero, di soggetto volovelistico, che hanno destato molto interesse nel pubblico.

Per il 1966 il programma prevede la realizzazione della nuova aviorimessa, l'acquisto di un aliante monoposto e la ripresa dell'attività aeromodellistica ».

Specchio situazioni meteo (senza dettagli)

Anno	Giornate permesse attività	Giornate con vento in pendio	Nord	Ovest	Sud	Pioggia e neve
1963	309	240	134	77	29	52
1964	292	212	134	62	37	73
1965	275	172	107	41	17	89

Arruolamento specialisti nell'Aeronautica Militare

1. Il Ministero della Difesa comunica che è indetto un concorso per l'arruolamento volontario nell'Aeronautica Militare di 1500 Avieri Allievi Graduati nelle varie categorie dei ruoli Servizi, Specialisti e Assistenti Tecnici con ferma di anni 4.

Possono partecipare al concorso i cittadini italiani:

- nati nel periodo dal 1° Gennaio 1946 al 30 Aprile 1950;
- in possesso della licenza di Scuola Media Inferiore o di Avviamento Professionale (triennale) o di altro titolo di studio equipollente;
- celibi o vedovi senza prole;
- di buona condotta e appartenenti a famiglia di incensurabile moralità;
- non dimessi da precedenti corsi di Specializzazione dell'Aeronautica Militare.

2. Gli ammessi, dopo un corso d'istruzione, saranno promossi graduati e al termine dei primi 18 mesi di servizio potranno conseguire il grado di sergente. Allo scadere dei 4 anni di ferma essi potranno richiedere la rafferma di anni 2 e, in seguito, transitare nel ruolo dei Sottufficiali di carriera. Coloro che, invece, dopo i 4 anni di servizio, preferiranno essere congedati, avranno conseguito un'alta specializzazione tecnico-professionale, tale da consentire loro le più vaste possibilità di impiego presso enti statali e aziende private: in particolare nell'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato, per i posti riservati a tecnici provenienti dalle FF.AA.

3. Le domande di ammissione al concorso, redatte su carta legale, dovranno pervenire, non oltre il 15 Marzo 1966, alle Sezioni di Reclutamento dei seguenti Comandi:

1° Regione Aerea - Milano, se il concorrente risiede in Piemonte, Valle d'Aosta, Lombardia, Trentino-Alto Adige, Friuli-Venezia Giulia, Emilia, Romagna, Veneto, Liguria (fatta eccezione per la provincia di La Spezia), Marche (fatta eccezione per la provincia di Ascoli Piceno);

2° Regione Aerea - Roma, se il concorrente risiede in Toscana, Umbria, Lazio,

Campania, Sardegna, provincie di La Spezia e L'Aquila;

3° Regione Aerea - Bari, se il concorrente risiede in Puglia, Basilicata, Calabria, Abruzzi e Molise (fatta eccezione per la provincia de L'Aquila), Sicilia e provincia di Ascoli Piceno.

4. Le disposizioni particolari sono contenute nel bando di concorso, le cui copie sono disponibili presso il Ministero della Difesa-Aeronautica (Ufficio Documentazione), le Sezioni Reclutamento dei suddetti Comandi di Regione Aerea, gli altri Enti centrali e periferici dell'A.M., tutti i Comuni d'Italia, i Distretti Militari, gli Uffici Provinciali di Leva, gli Aero Club, le Associazioni dell'Arma Aeronautica, le Capitanerie di Porto.

Guida dei campi di Volo a Vela in Italia

Il nostro corrispondente di Ferrara, Aldo Gardenghi, apre le segnalazioni dei campi di volo a vela per la Guida proposta da Marietti.

AEROPORTO DI FERRARA

Pista in erba come da A.I.P. lunga km 1,1. Entrata a zero da entrambe le testate. km 2 a sud della città, statale per Bologna. Frequenza radio disponibile: 123.5. Assistenza navigazione: N.D.B. e radar. Gruppo Volo a Vela, sezione Aero Club locale.

Casella Postale n. 125.

Telefono aeroporto: 36.731.

Presidente Ae.Club: Ugo Marzola.

Presidente G.V.V.: Aldo Gardenghi.

Attività di volo: aperta tutto l'anno al sabato e festivi; giorni feriali previo appuntamento telefonico con: Aldo Gardenghi, tel. 27.106/37.503; GianPietro Magri, tel. 28.452; Giorgio Villani, tel. 37.280/25.932/34.350.

Materiale di volo a disposizione: un biposto Bergfalke; un monoposto Spatz L. 55; un trainero Stinson L. 5.

Ampie possibilità di angaraggio.

Carrello per recuperi fuori campo.

Scuola di volo a vela in corso di apertura.

Scuola volo a motore: istruttore Col. Pil. G. Bazzocchi.

Sicure possibilità prenotazioni alberghiere. Zona volovelistica di pianura con ottima atterrabilità, condizioni locali buone favorite dalla presenza di zone industriali e conseguenti termiche.

Calciate: Attività 1965

	Genn.	Febbr.	Mar.	Apr.	Magg.	Giu.	Lug.	Ago.	Sett.	Ott.	Nov.	Dic.
Ore Att. Mot. (Traini)	30	35	35	90	80	90	90	80	40	45	35	25
Ore Didattica (Aliante)	10	15	20	40	45	50	70	40	35	30	15	15
Ore Att. Sport. (Aliante)	90	115	215	430	295	315	390	475	110	80	65	55
Totali	130	165	270	565	420	455	550	595	185	155	115	95

Totali generali Volo a Vela + Volo a Motore = ore 3700
di cui: Totale generale Volo a Motore = ore 675
Totale generale Didattico (Vela) = ore 390
Totale generale Volo a Vela Sport. = ore 2635

L'anno 1965 è stato caratterizzato da una notevole attività volovelistica con ottimi risultati in tutti i propri settori: didattico, allenamento, sportivo. Ecco in sintesi i risultati statistici.

Gli allievi

Durante il 1965 Calciate ha avuto in corso di addestramento 22 Allievi. Di questi solo 8 si sono presentati per sostenere l'esame teorico-pratico avvenuto nei giorni 31 Luglio e 1° Agosto. Il basso numero di partecipanti è giustificato dal fatto che molti di essi erano nei luoghi di villeggiatura per godere delle proprie vacanze estive.

Le buone condizioni di veleggiamento di quel periodo hanno permesso agli esaminandi di effettuare ottimi veleggiamenti durante la prova pratica, così pure l'ottima preparazione teorica ha dato il risultato che tutti hanno superato brillantemente l'esame teorico. La media dei punteggi è compresa tra i 24 e i 30/30.

I nomi dei neo brevettati, ai quali il Club fa i più vivi rallegramenti, sono: Carrera Carlo, Cottardo Gianni, Sandri Don Adriano, Barioli Marco Tullio, Valdonio Giulio Cesare, Turchelli Enzo, Erizzo Luca e la signorina Maltini Selene.

La flotta

Unitamente al potente DO.27 I-LYFT, gli intramontabili e ancora validissimi Stinson L. 5 I-AEGR, I-AEGC, I-AEFY han-

no sopportato il duro lavoro di alcune migliaia di traini aerei.

Gli alianti che hanno permesso di effettuare oltre 3000 ore di volo sono stati i due Bocian (biposto di costruzione polacca) I-VAVA e I-CIME, il classico Canguro I-AECCG, e a fine stagione il nuovissimo Bonaventura I-PURI. Nei monoposto il polacco Mucha 100 I-GJAN affiancato parzialmente dal Passero I-FOLR, hanno contribuito all'allenamento degli allievi solisti; per l'allenamento e per il conseguimento delle prove d'insegna del « C » d'Argento sono stati utilizzati i tre Mucha Standard I-NEVE, I-SOLI e I-ONDE.

All'attività sportiva e di performance sono riservati gli M.100.S: I-LMIO, I-LTUA, I-LSUA, I-CVTF, I-CNVT. Queste ottime macchine, brillantemente condotte dal tenace nucleo dei piloti del Club, hanno permesso di ottenere quei risultati già ampiamente descritti su queste pagine dai resoconti del « Trofeo S. Pedrino ».

Non si devono dimenticare gli alianti appartenenti ai soci o ad altri enti, avendo pure essi effettuato una notevole attività prevalentemente sportiva: Skylark 3 I-KOKO, Skylark 4 I-TATA, Eolo I-BIGI, Uribel C I-LEFA.

Cianografie

Salire sui gradini

Passati forse i tempi quando era facile trovare gli italiani nelle classifiche dei mondiali (bastava cominciare dal fondo), pare che staccarsi dal brodo medio sia un problema. Certo che per veder uno dei nostri sui fatidici baselli dei primi tre ci vuol anche fortuna: ma almeno nei primi dieci si potrebbe volerci entrare. Perché non ci riusciamo?

Sarebbe comodissimo dar tutta la colpa a un solo fattore, preferibilmente al chef d'equipe o al meteo, che si possono cambiar facilmente, ma non serve.

Lasciamo subito da parte il Lamiera: prima volta etc. Ma gli altri tre soci? Naturalmente sono criticabili, perché hanno fatto i loro sbagli. Se Leonardo non bucava netto il primo giorno, e se il Valter non lo imitava, sarebbero ambedue entrati nei primi dieci: mentre meno facile è parlare dell'Attilio, che non ha fatto alcun buco intero ma due o tre mezzi buchi (e in molti inspiegabili, perché era probabilmente il più bravo a star su).

Certo avendo dei piloti che non sbagliano mai le cose vanno meglio: ma chi ce li da questi super? Non mi pare che siano rimasti a casa dei piloti chiaramente migliori: quindi non c'è molto da fare, per questa via, oltre a sperare che qualcuno salti fuori. Per quanto, se pensiamo che noi i piloti li selezioniamo con i soldi (mancando dei quali non volano) non c'è molto da sperare perché la selezione è su base troppo ristretta. (Avete mai pensato che metà dei grandi nomi, se fossero italiani, manco il C avrebbero?).

C'è poi l'altro discorso: macchine. Appena arrivati abbiamo detto che avevamo alianti ottimi per i campionati del '60, non per quelli del '65. Abbiamo portato macchine sicure, capaci di star su, che non hanno dato noie etc.; solo camminavano

meno di molte altre, per l'ottimo motivo che dei tre il più recente è un progetto del '60. Non dico di costruire l'aliante durante il viaggio di andata, ma neanche si può portare alianti disegnati dieci anni prima. Certo bisogna costruire e mettere a punto alla svelta (e quindi avere il grano), ma soprattutto bisogna capire la necessità: perché anche in Argentina si è visto lo stesso e poi non si è fatto quasi nulla, salvo scrivere che gli alianti nostri vanno quanto il Foka (che poi ci dà delle battute infernali). Guardate che con soli 10 km/h di più Valter e Leonardo sarebbero tranquilli nei primi dieci: e se aggiungete un pizzico di fortuna...

L'A.B.C. ...

... per spiegarlo agli amici!

Glossario meteo: il vento

Il vento è aria in moto, che ha la sua principale causa in uno squilibrio della pressione atmosferica, determinato quasi sempre da variazioni di temperatura.

Il vero signore dei venti è dunque il sole, che scalda inegualmente terre e mari e distribuisce perciò variamente temperature e pressioni, determinando le condizioni nelle quali insorgono i venti.

Una prova comune della verità di questa spiegazione la si ha nel fenomeno delle brezze marine: di giorno, poiché la terra si scalda più presto ed in maggior misura dell'acqua, le brezze soffiano dal mare alla terra; di notte, quando la terra si è raffreddata più di quanto si sia raffreddata l'acqua, le brezze spirano dalla terra al mare. La stessa spiegazione si può dare, seppure su più larga scala, nel fenomeno dei « monsoni »: venti che durante la stagione estiva spirano dai mari ai continenti, perché lì l'aria, più calda che sopra i mari, si eleva, richiamando correnti meno calde

dall'oceano. Durante l'inverno le cose si invertono.

Il vento è turbato dalla presenza degli ostacoli terrestri ed è modificato dalla resistenza d'attrito interno, che si manifesta a causa della viscosità dell'aria. I venti sono inoltre deviati in conseguenza del moto della terra. Infatti, per l'accelerazione centripeta composta, detta « forza di Coriolis », un corpo qualunque che si muova sulla superficie terrestre, staccato da essa, appare deviato, rispetto alla terra, dalla direzione iniziale del movimento.

L'aria si comporta come un corpo ed appena si mette in moto, si « stacca », cioè dalla superficie terrestre, il suo movimento riferito alla terra, appare deviato verso destra nel nostro emisfero e verso sinistra in quello australe.

S'immagini una particella d'aria che dall'Italia si muova verso l'Equatore: quando la particella si stacca dal suolo e si mette in movimento, pur non essendo più a diretto contatto con la superficie terrestre, conserva tuttavia la velocità di rotazione della terra come se riposasse ancora su di essa.

Questo è l'effetto della « forza complementare di Coriolis », benchè non sia esatto parlare di « forza »: qui si tratta piuttosto di una manifestazione dell'inerzia, per la quale la particella d'aria conserva la velocità di rotazione che aveva quando riposava sul suolo. Ma ciò non è tutto: siccome la particella d'aria si sposta verso una regione che ha maggiore velocità di rotazione per la sua maggiore distanza dall'asse terrestre, così non potrà arrivare perpendicolarmente all'Equatore, ma sarà deviata alquanto verso Ovest; se poi si immagina che la stessa particella d'aria si diriga dall'Italia verso il Polo Nord, siccome si sposta verso una regione che ha minor velocità di rotazione per la sua prossimità all'asse, così sarà deviata alquanto verso Est, cioè nel senso di rotazione terrestre. Nell'uno e nell'altro caso, la particella d'aria immaginata avrà subito una deviazione verso destra nella direzione perpendicolare alla linea isobarica di maggior pressione. Applicando questa legge ai venti, si avrà che, quando l'aria si muove verso i poli, si troverà deviata verso Est, mentre quando si sposta verso l'Equatore, si troverà deviata verso Ovest.

P. R.

Volovelisti!

All'inizio del sesto anno della nostra gestione di « Volo a Vela »

vi chiediamo ancora di esserci amici, di darci la vostra collaborazione redazionale, di sostenerci con i vostri abbonamenti.

Rinnovate subito il vostro abbonamento servendovi del modulo di conto corrente postale N. 27-440 intestato a Centro Studi del Volo a Vela Alpino - Varese, che vi abbiamo inviato con gli ultimi numeri.

Un anno

Italia: L. 3.000

Estero: L. 4.200

Due anni

Italia: L. 5.000

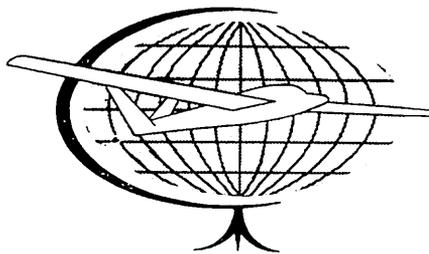
Estero: L. 6.000

Sost. (2 anni)

Italia: L. 10.000

Estero: L. 10.000

VOLO A VELA NEL MONDO



RASSEGNA DELLA STAMPA VOLOVELISTICA INTERNAZIONALE

Francia

da Air & Cosmos n. 137 del 29-1-1966

Il settimanale francese riporta un'intervista fatta al Presidente, M. Mudry, della Federazione Francese del Volo a Vela, di recente costituzione. La Federazione Nazionale Aeronautica si è infatti disarticolata in tre Federazioni: del Volo a Motore, del Volo a Vela e dell'Aeromodellismo. La nuova Federazione opererà in stretto collegamento con il Servizio della Formazione Aeronautica e continuerà nella politica di aiuto alla gioventù volovelistica.

Sul piano tecnico molti problemi attendono di essere affrontati e risolti, in particolare il rinnovo del materiale di volo, l'invecchiamento del quale comporta una sempre più costosa manutenzione.

Per quanto riguarda l'attività sportiva, quest'anno avrà luogo un vero e proprio campionato di Francia, preceduto da eliminatorie regionali aperte a tutti i piloti; oltre all'ormai classica « Huit Jours d'Angers - Coupe d'Europe » che vedrà accentuato il carattere internazionale.

Nulla ancora di definitivo per l'organizzazione dei Campionati del Mondo, subordinati ad un adeguato aiuto governativo ed alla possibilità per i concorrenti di volare in nube.

Germania

da Aerokurier di Gennaio

Durante la 24^{ma} conferenza dei volovelisti

tedeschi è stato varato il campionato nazionale 1966 che avrà luogo a Roth vicino a Nürnberg in Bavaria, come già avvenuto altre due volte. Il periodo precedente la Pentecoste sarà dedicato all'allenamento, il campionato inizierà il 29 Maggio e terminerà il 12 Giugno. Il punteggio sarà ancora quello classico, le gare di velocità saranno valide se almeno due piloti per ogni classe raggiungeranno il traguardo. È stato laborioso stabilire il numero dei partecipanti (vista la grande diffusione del volo a vela tedesco) che risulta così composto: 15 piloti della squadra nazionale, i primi tre vincitori del campionato juniores, quattro piloti dei gruppi volovelistici militari, tre piloti con altrettanti alianti prototipi, 31 piloti appartenenti ai vari Club regionali più otto posti riservati a piloti stranieri, arrivando così a un totale di 64 piloti.

I rappresentanti dei seguenti paesi vengono invitati ai campionati a Roth: Svizzera, Francia, Austria, Italia, Olanda, Belgio, Polonia e Stati Uniti.

I volovelisti attualmente esistenti in Germania sono circa 25.000 e dispongono di almeno 2500 alianti di Club, più un buon numero di alianti privati.

Nello stesso numero della rivista, il Presidente della Commissione per i Motoalianti, Gerhard Blessing, fa il punto sulla situazione che per la verità non risulta molto progredita dopo il rilancio dell'idea dei motoalianti avvenuto sei anni or sono. La rumorosità dei motori attualmente installati, costituisce una serie difficoltà. stallati, costituisce una seria difficoltà. comincia ad usare i motoalianti per facilitare ed accelerare il periodo di istruzione.

Attualmente risultano omologati, in Germania, 35 motoalianti (18 monoposti, 17 biposti); hanno luogo periodiche riunioni e per il momento mancano le idee e le proposte sul come organizzare una possibile gara. Si dovrà comunque giungere ad una specie di competizione in quanto questa promuoverebbe lo sviluppo e la conoscenza dei motoalianti.

Stati Uniti

da Soaring di Dicembre 1965

La rivista riporta un'intervista fatta al campione del mondo François Henry, articolata sulle seguenti domande:

Come ha incominciato ad occuparsi di volo a vela?

Ho sempre avuta, sin dalla mia infanzia, una particolare ammirazione per gli uccelli. Essi godono di una libertà e di una indipendenza che altri animali, particolarmente quelli domestici, non hanno. Un'altra ragione è conseguente all'aver provato un po' tutti gli sports: calcio, rugby, barca e vela e tennis. Tutti mi interessavano all'inizio ma con l'andar del tempo il mio interesse diminuiva. Quando ho incominciato a fare il volo a vela mi sono reso conto che l'interesse, anzichè diminuire, aumentava unitamente al desiderio di migliorare ad ogni volo.

Quale è stata la sua preparazione per il campionato mondiale?

La mia preparazione spirituale iniziò dalla fine dei campionati mondiali in Argentina, essenzialmente per le speranze che avevo durante questa competizione. Per quanto riguarda la preparazione pratica, sono stato alla "Otto giorni di Angér" e ho fatto dei periodi di allenamento a Isoire e Saint-Auban.

Come spiega il fatto che gli altri piloti di classe mondiale non si sono piazzati?

Quando sono arrivato in Inghilterra ero

convinto che Huth avrebbe vinto anche quest'anno. Egli aveva vinto le due precedenti competizioni ed aveva anche vinto con notevole distacco il Campionato nazionale tedesco. Ritenevo che, malgrado l'età, sarebbe stato un uomo duro da battere, ma come in tutti gli sports, essere stato campione mondiale per diversi anni rappresenta una pesante responsabilità. Personalmente lo ammiro molto.

Qual è stato il suo avversario più duro?

È stato lo svizzero Ritzi con un aliante che è apparso eccellente, l'Elfe. Nella prima prova eravamo pari. Lui vinse la seconda ed io la terza. Nella quarta io arrivai terzo e lui quarto. Io vinsi la quinta e Ritzi si piazzò secondo. Nella sesta vinse lui ma con uno scarto non sufficiente a superarmi in graduatoria.

Cosa ne pensa dell'Edelweiss?

Nella salita in termica è imbattibile. Io apprezzo in particolar modo la dolcezza dei comandi. Un notevole vantaggio, rispetto ad altri alianti della stessa classe, è la possibilità di atterrare anche su terreni accidentati. L'Edelweiss è l'aliante più confortevole che io conosco e ciò è di grande importanza in una competizione che dura quindici giorni.

Quali sono i suoi programmi per il futuro?

Lavorare e prepararmi per i prossimi Campionati; vorrei inoltre vedere organizzare dai Francesi un maggior numero di competizioni.

Quali consigli potrebbe dare ai giovani che vogliono iniziarsi al volo a vela?

Che si prendano una carta e si cerchino il campo di volo a vela più vicino a casa e si informino su tutto ciò che è necessario sapere al riguardo. Non si può prendere il volo a vela con troppa leggerezza. Il volo a vela è tutto basato sul lavoro di squadra ed è quindi necessario armonizzare con gli altri giovani.

Austria

da *Austroflug* di Dicembre 1965

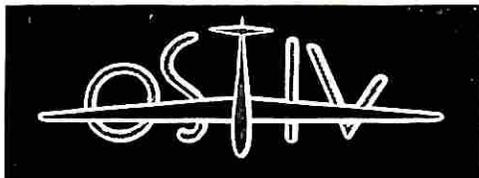
Il Presidente della Commissione Volo a Vela, Sig. Kreis, riprende l'argomento riguardante la partecipazione del volo a vela alle gare olimpioniche. Le qualità richieste per ottenere buoni risultati, gli ideali e lo spirito volovelistico sono perfettamente conformi allo spirito dettato dal barone de Coubertin. L'autore si richiama al programma ed alle gare del 1936 ed alla successiva decisione del Comitato Olimpico del 1938 che prevedeva l'inserimento del Volo a Vela nei Giochi Olimpici che avrebbero dovuto svolgersi a Tokio nel 1940. Il Sig. Kreis ritiene che tutti gli Aero Clubs nazionali dovrebbero proporre al Comitato Olimpico Internazionale l'inclusione del Volo a Vela nei Giochi. Infine si richiama alla proposta di svolgere i Giochi Olimpici nel 1972 a Monaco, in tal caso si potrebbe studiare la possibilità di organizzare un'Olimpiade del Volo a Vela nel campo alpino di Zell am See.

Sud Africa

dal *Frankfurt Allgemeine Zeitung*

Con brillanti risultati un gruppo di volovelisti tedeschi ha partecipato ai campionati nazionali sudafricani svoltisi a Kimberley dal 27 Dicembre al 15 Gennaio. Il campionato è stato vinto dal noto volovelista Rudolf Lindner, collaboratore della Boelkow, costruttrice dell'aliante in plastica Phoebus.

Il pilota tedesco ha totalizzato 5590 punti, battendo di stretta misura il volovelista sudafricano Piet Beatty (punti 5560), progettista dell'aliante « superpesante » specificatamente costruito per le forti condizioni sudafricane. Al terzo posto si è piazzato un altro tedesco: il pilota R. Stuhr (punti 5428) anch'esso su Phoebus ed al quarto ancora H. Boettcher (punti 5298) su SHK-1.



Organisation Scientifique et Technique
Internationale du Vol a Voile

dalla Sezione Ostiv di *Aero Revue* di Febbraio

All'Ing. Hans Zacher, capo della divisione volo a vela al D.V.L. di Munich-Riem, è stato assegnato a cura della Soaring Society of America il Trofeo Paul E. Tuntland Award 1964, per i lavori dallo stesso svolti nel campo scientifico e tecnico del volo a vela.

È allo studio la possibilità di organizzare un corso per meteorologi di volo a vela, che dovrà avere luogo presso l'International Research Institute a Calcinade del Pesce e che tratterà i seguenti argomenti:

- valutazione dei sondaggi aerologici
- analisi delle masse d'aria, secondo i diversi metodi, per l'applicazione al volo a vela
- previsioni di correnti termiche
- previsione e misura dei venti, specialmente negli strati più bassi, in vista di effettuazioni di voli di distanza
- previsioni di onde
- tecnica del volo di « performances » (in particolare per ottenere la velocità ottima nei voli di distanza) con l'utilizzazione di onde.

È prevista la possibilità, per i partecipanti, di effettuare voli di osservazione con alianti biposti.

Si farà tutto il possibile per organizzare il corso in un periodo nel quale sia possibile la formazione di onde.

Dal 4 al 17 Settembre verrà organizzato, sul campo di Calcinade del Pesce, un corso tecnico di volo a vela. I lavori del corso consisteranno in: voli comparativi di « performances » di diversi alianti, discussioni relative alle caratteristiche di volo, efficacia e posizione di aerofreni, tipi e sistemi di impennaggi. Il programma esatto sarà stabilito dal Comitato OSTIV nel Maggio 1966.



pavimenti
e
rivestimenti
domosic

domosic

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



Vincitori
della discesa libera
alle Olimpiadi
e ai Campionati Mondiali

FISCHER SKI

dalla più grande fabbrica di sci del mondo
ai migliori negozi specializzati

