

VOLO A VELA

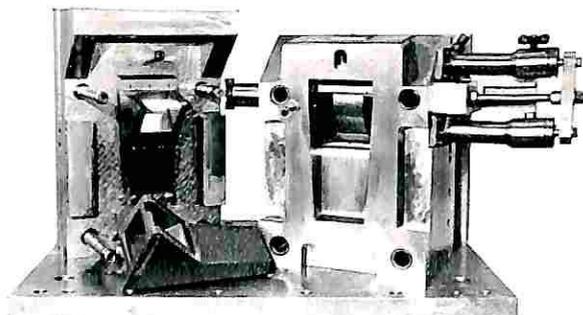
PERIODICO DEI VOLOVELISTI ITALIANI N. 15 - MAGGIO-GIUGNO 1966





PLASTICA
COSTRUZIONE STAMPI

Oltrona di Gavirate Varese - Tel. 42179 - 42438



VOLO A VELA



Periodico dei Volovelisti Italiani

N. 63 - Maggio-Giugno 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
Estero:	L. 4.200	L. 7.400	L. 10.000
Una copia:	Italia L. 500		
	Estero L. 700		

Spedizione in abbonamento
postale Gruppo IV

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

In copertina:

*Il profilo inconfondibile del maestoso
Cervino (visto da Sud)*

(fotografia: G.v.K.)

Direttore responsabile: Lorenzo Scavino.
Riproduzione vietata se non si cita la fonte.
Autorizzazione Trib. di Milano 20-3-1957
n° 4269 del Registro. Tipografia Soc.
Mazzucchelli Celluloide - Castiglione Olo-
na (Varese)

Sommario

- 2 Rieti 1966 - Prepariamoci
- 3 La Guida del Volo a Vela italiano
- 12 E' proprio una miniera il più anziano
trainatore d'Italia
- 15 Penaud ci invita ad Angers
- 16 Forse che sì, forse che no - domande
- 17 Il cielo si affolla di ciclisti?
- 20 Tabella dei record nazionali
- 21 Notiziario
- 29 Cianigrafie
- 31 Volo a Vela nel Mondo
- 33 O.S.T.I.V.
- 35 Ricerca della massima efficienza in
presenza di vento trasversale
- 36 Forse che sì, forse che no - risposte

RIETI 1966 - Prepariamoci

Un gran passo in avanti, dicevamo di Rieti 1965.

Ed è con la stessa consapevolezza che possiamo affermare che la spinta in avanti continua.

La stagione 1966 si è aperta con una serie di risultati che testimoniano il costante sviluppo del nostro volo a vela: da Torino si vola fino ad Ascona e ritorno (300 km), un biposto da Calcinate raggiunge Vicenza come meta prefissata (217), da Varese a Susa e ritorno (310) e poi ad Aosta e ritorno (240), ancora al Tonale e ritorno (300), da Calcinate al Dimaro e ritorno (340 record femminile), da Aosta a Belluno (380) — l'intero arco alpino! — per giungere all'exploit del 29 maggio, giorno in cui tre alianti volano insieme — con il prezioso ausilio della radio — da Calcinate a Merano e ritorno (412, record nazionale).

Il confermato alto livello di preparazione dei piloti ci permette di auspicare un formidabile RIETI 1966 per la buona riuscita del quale gli sportivi si augurano di trovare uomini, regolamenti e mezzi tecnici all'altezza dell'importante compito loro affidato. In considerazione anche della necessità di ben figurare verso gli sportivi stranieri che saranno invitati a partecipare alla nostra Competizione nazionale.

Prepariamoci.

La guida del volo a vela italiano

Propositi ed esortazioni

Abbiamo iniziato la raccolta dei dati per la compilazione della « Guida del volo a vela in Italia » ed abbiamo già ricevuto molte cortesie risposte, per cui possiamo dare un primo quadro della situazione che contiene il materiale pervenuto fino al momento di andare in macchina.

Siamo lieti della favorevole eco che la nostra iniziativa ha avuto in tutti gli Aero Club, i quali hanno risposto, salvo poche eccezioni, con rapidità e precisione. Ora si tratta di mantenere viva l'iniziativa e di seguire passo per passo la vita, le difficoltà ed i successi del Volo a Vela italiano. Dobbiamo per questo fare appello a tutti i responsabili del volo a vela nei vari Club, perchè ci forniscano, continuamente e tempestivamente, la loro indispensabile collaborazione.

E' vero che molte notizie sono già note, è vero che la maggior parte dei volovelisti è restia a muoversi e che non ci si può aspettare che la « Guida » faccia nascere di punto in bianco l'estro turistico, ma siamo certi che una raccolta sistematica dei dati, anche così succinta come noi la possiamo offrire, servirà a farci conoscere reciprocamente ed a fonderci in un'unica famiglia.

Alcuni Club hanno la buona abitudine di mandarci regolarmente i loro bollettini periodici interni ed avrebbero quindi avuto ragione di supporre che noi conosciamo

già tutti i dati di loro pertinenza, eppure essi sono stati i primi a restituirci il formulario, cosa che ci fa dubitare che, per quelli che hanno risposto con ritardo, possa anche trattarsi di un difetto di organizzazione interna.

Per tener viva la « Guida » occorrerebbe per lo meno che i responsabili di volo a vela:

- 1) ci mandassero regolarmente il bollettino interno, se viene pubblicato
- 2) ci comunicassero periodicamente le notizie relative all'attività svolta ed ai voli interessanti fatti dai piloti del loro Club
- 3) ci tenessero al corrente delle innovazioni e modifiche degli orari e dell'organizzazione.

Noi desideriamo notizie, non sbrodolate retoriche, od articoli di colore. Tutte le notizie, espote succintamente, che possano dare un quadro concreto dell'attività. Se poi qualcuno vuole anche mandarci relazioni sulle esperienze nuove, discussioni di problemi organizzativi e notizie di interesse generale, sia il benvenuto. Siamo disposti a nominarlo redattore honoris causa con emolumenti doppi di quelli del redattore capo responsabile.

Elenco degli Enti che svolgono attività di volo a vela

1. Dipendente dell'Aero Club d'Italia

RIETI - Centro Nazionale di Volo a vela Aeroporto di Rieti tel. 47.127

2. Aero Club

ALESSANDRIA	- Aeroclub Provinciale	Aeroporto di Alessandria	»	62.828
AOSTA	- Aeroclub Valle d'Aosta	Aerop. Regionale Aosta	»	24.42
BERGAMO	- Aeroclub G. Taramelli	p. Vittorio Veneto, 6	»	49.904
BOLOGNA	- Aeroclub Bologna	Via Panigale, 52	»	400.337
BOLZANO	- Aeroclub Bolzano	Aerop. S. Giacomo	»	36.165
	- Gruppo Vipiteno	Aerop. Vipiteno		
COMO	- Gruppo V.a V. Nello Valzania	Via M. Masia, 8		
CREMONA	- Aeroclub Cremona	p. Cavour, 12	»	21.438
FERRARA	- Aeroclub Ferrara	Aeroporto	»	36.731
FORLI'	- Aeroclub Forlì	Casella Postale, 91	»	22.535
LUCCA	- Aeroclub Lucca	Castello P.ta S. Pietro, 6	»	35.148
MILANO	- Aeroclub Volovelistico Mil.	Aerop. di Bresso	»	924.798
MODENA	- Aeroclub Modena	Castella Postale, 150	»	26.401
PADOVA	- Aeroclub Padova	Aeroporto	»	25.699
PARMA	- Aeroclub Parma	p. Cesare Battisti, 5	»	35.976
PERUGIA	- Aeroclub Perugia	L.go della Libertà, 13	»	23.244
RAVENNA	- Aeroclub Ravenna	p. XX Settembre, 3	»	24.333
RIETI	- Aeroclub Rieti	Casella Postale, 27	»	49.218
SIENA	- Aeroclub Siena	Aerop. Ampugnano Sovincille		
TORINO	- Aeroclub Torino	Strada Berlia, 500	»	790.916
TRENTO	- Aeroclub Trento	Via Aeroporto, 99	»	48.691
TRIESTE	- Aeroclub Trieste	Via Coroneo, 21	»	38.066
VARESE	- Ae. Vol. Alta Lombardia	Aerop. Calcinatè del Pesce	»	33.394
VERONA	- Aeroclub Verona	Casella Postale, 3		
VICENZA	- Aeroclub Vicenza	Via S. Antonio	»	27.904

3. Enti Volovelistici Aggregati

GENOVA	- Assoc. Volov. « F. Padova »	Via B. Bosco, 37/3 - Dr. U. Trenti
MILANO	- Accademia Volovelistica	Via M. Ceneri, 36 - Rag. R. Brigliadori
	- Circolo Politecnico del volo	V.le Lombardia, 22 - Ing. G. Ghetta
VARESE	- Centro Studi Volo a Vela Alpino	Calcinatè del Pesce (Varese)

4. Aeroclub che stanno organizzando

BELLUNO	- Aeroclub Belluno	Aeroporto	tel.	22.905
FOLIGNO	- Aeroclub Foligno	Via Umberto I. 1	»	24.93
PESCARA	- Aeroclub E. Staccioli	Via Ganci, 35	»	21.929

L'Italia Volovelistica



Guida dei campi di volo a vela in Italia

Alessandria

Aeroporto Provinciale

Aeroclub: Prov. Alessandria - tel. 62828 -
Presidente: Cav. Vero PORTA

Responsabile per il volo a vela: Gualfredo
Valerio, Via Marengo 16 (AL) - tel. 66901

Piloti di V. a V.: in attività 4

Ristorante: in Aeroporto

Alloggio: in Alessandria

Angaraggio: solo per apparecchi smontati

Alianti per i non soci: Asiago

Tariffe:

Traino: L. 200/minuto

Alianti: L. 25/minuto assicurazione esclusa

Attività di volo: tutti i giorni della settimana lunedì escluso

Note: è intenzione dell'AeC. Alessandria, coll'entrata in vigore del nuovo Statuto dell'Ae. C. I., di potenziare l'attrezzatura per il volo a vela e di conseguenza l'attività.

Aosta

Aeroporto Regionale

Aeroclub: Valle d'Aosta - tel. 2442 -
Presidente: Ing. Franco BARBANO

Responsabile per il volo a vela: Sig. Cesare Balbis, Piazza Mercato (AO) - tel. 7141

Scuola di volo a vela: Direttore Ing. Cesare Fantoni

Istruttori Sigg.: F. Fiorucci, C. Balbis, G. Fabbri, G. Demarta

Piloti di V. a V.: in attività 15, fuori attività 1

Ristorante: in Aeroporto

Alloggio: camere a 2 letti in aeroporto oppure Motel a 50 m.

Angaraggio: disponibile - tariffa da concordare secondo la durata

Alianti per i non soci: M-100 S, Blanik, Bonaventura

Tariffe:

Piper PA-18 150 hp L. 200 al minuto

Stinson L.5 190 hp L. 160 al minuto

Alianti: Biposto L. 3000/h - monoposto

L. 2100/h

Attività di volo: tutti i giorni della settimana eccetto il lunedì

Note: per i piloti stranieri è necessario preavviso di 50 giorni per richiesta autorizzazione volo Autorità Militari.

Asiago

Aeroporto

Tel. aeroporto 62159 - SET - ASSISTENZA AEROPORTUALE

Questo aeroporto non è presidiato da nessun aeroclub e non dispone di sistemi di traino o lancio per alianti.

Nel periodo estivo vi svolgono attività, con mezzi propri, gli aeroclub di Vicenza, Padova e Trento. Viene emesso apposito NOTAM poichè normalmente l'aeroporto è vietato ad aeromobili sprovvisti di VHF. La vicinanza della cittadina turistica fornisce comodità di mensa ed alloggio in albergo.

Angaraggio disponibile con tariffe da stabilire in funzione del periodo di permanenza e del tipo di velivolo.

L'aeroclub Vicenza prevede di svolgere attività continuativa nell'aeroporto di Asiago dal 15 luglio al 25 agosto.

Occorre prenotare a Vicenza entro il 30 giugno 1966.

Bergamo

Aeroporto Orio al Serio

Aeroclub: Aeroporto Orio al Serio - tel. 232375 - Presidente Dr. Bernardo SESTINI

Responsabile per il volo a vela: Ing. Pietro Cella, Via Madonna della Neve, 31 - tel. 210816

Scuola di volo a vela: Direttore Dr. Giancarlo Oberti

Istruttore: Angelo Zoli
Piloti di V. a V.: in attività 32, fuori attività 10
Ristorante: in aeroporto
Alloggio: Albergo
Angaraggio: non disponibile
Alianti per i non soci: si

Tariffe:

Traino: L. 2.400 per 700 m. - L. 3.000 per 1.000 m.

Alianti: L. 4.000 monoposto - L. 5.400 biposto

Attività di volo: dal 1-4-66 al 31-7-66 tutti i giorni lunedì escluso

Note: essendo l'aeroporto di Orio al Serio sede di reparto di volo dell'Aeronautica Militare, ogni attività deve essere preventivamente autorizzata dal Comando Aeroporto e regolamentata dall'Aeroclub Bergamo, unico responsabile verso il Comando stesso. Pertanto eventuali richieste vanno indirizzate per iscritto a questo Ae.C. che provvederà a richiedere le autorizzazioni necessarie.

Bologna

Aeroporto

Aeroclub: Via Panigale 52 - tel. 400.337 -
Presidente: Dante LABANTI

Responsabile per il volo a vela: Giancarlo Zen

Scuola di volo a vela istruttori: G. Zen, L. Baviera

Trainatori: Acquaderni, Baviera, Bartoli, Carretto, Fogliani, Gozzoli, Marcheselli, Mela, Regazzoni, Ruffini, Serra, Turrini, Zen

Piloti di V. a V.: in attività 30, fuori attività 13

Mensa in aeroporto
Alloggio in Bologna

Angaraggio: mancanza spazio negli hangar, se dovesse rendersi utile un'area limitata occorre conferma dell'Ae.C. di Bologna
Alianti per i non soci: sì, purchè iscritti ad altri Aero Clubs od Associazioni regolarmente aggregate all'Ae.C. Italia

Tariffe:

Traino: con Stinson L 5 L. 9.600/h - con Piper PA 18 L. 15.000/h

Alianti: Canguro e Bergfalke (con o senza istruttore) L. 3.600/h - M 100 S, Spatz e Passero L. 1.800/h

Attività di volo: previste 800 ore. La scuola è attiva tutti i giorni, eccetto il martedì. I piloti allenati con brevetto e licenza in regola possono volare tutti i giorni.

Note: l'attività di volo a vela si svolge ad orari prefissati dalle Autorità Aeronautiche locali, per cui i piloti che intendano praticarla sono tenuti ad informarsi preventivamente degli orari stessi e delle altre eventuali limitazioni.

Bolzano

Aeroporto

Aeroclub: Bolzano aeroporto tel. 36165 -
Presidente Dr. Paolo CADSKI

Responsabile per il volo a vela: Masten Giovanni, Via 4 Novembre 54/56 (MERANO) - tel. 22189

Scuola di volo a vela: sì - allenamento - FAI - Direttore De Lucca Nino Renzo - tel. uff. 30734 int. 170 - tel. casa 39767 (BZ)

Istruttore: P. I. Centofante Enzo - tel. uff. 26661 - casa 35883 (BZ)

Trainatori: E. Centofante, N. R. De Lucca, A. Franzelin

Piloti di V. a V.: in attività 20, fuori attività 10

Mensa militare in aeroporto o a 400 m.
Alloggio: a 400 m.

Angaraggio: aviorimesse affollate
Alianti per i non soci: Canguro e Passero

Tariffe:

Traino: L. 220/minuto - L. 1.000 verricellata

Alianti: L. 3.600/h - L. 2.400/h

Attività di volo: con traino e verricello tutti i giorni, escluso il lunedì, con preavviso.

Cremona

Aeroporto

Aeroclub: P.zzo Cavour 12 tel. 21438 -
Presidente: Dr. Luigi MATELLI

Responsabile per il volo a vela: Bruno
Ferari, Via Magenta, 48

Trainatori: Matelli, Uberti, Calzolari

Piloti di V. a V.: in attività 4, fuori attività 4

Ristorante: a 500 m.

Alloggio: a 2000 m.

Angaraggio: difficile, solo per apparecchi smontati

Alianti per i non soci: si

Tariffe:

Traino: L. 2.000-2.500

Alianti: L. 2.800-3.800

Attività di volo: solo sabato, domenica e festivi

Note: meglio preavvisare.

Ferrara

Aeroporto

FERRARA AEROPORTO

Aeroclub: Aeroporto tel. 36731 - Presidente: Ugo MAZZOLA

Responsabile per il volo a vela: Aldo Gardenghi, Viale IV Novembre 81, - tel. 27106-37503

Scuola di volo a vela: in corso Direttore Enzo Mela

Istruttori: G. Zen, L. Baviera

Trainatori: Mela, Puffini, Gozzoli, Turini, Baviera

Piloti di V. a V.: in attività 5, fuori attività 7

Ristorante: a 1 Km.

Alloggio: a 3 Km.

Angaraggio: disponibile per 2 apparecchi
Alianti per i non soci: disponibilità limitata

tata a quelli del gruppo: 1 Bergfalke e 1 Spatz

Tariffe:

Traino: L. 10.200/h L. 170/min.

Alianti: L. 3.600/h biposto - L. 1.200/h monoposto

Angaraggio: 10.000 lire mensili

Attività di volo: trainatori disponibili solo in giorni festivi essendo tutti bolognesi. La eventuale presenza di altri trainatori permette l'attività in qualsiasi giorno.

Note: avvisare i Sigg. Gardenghi Aldo tel. 27106-37503, Magri Giampietro, tel. 28452.

Gorizia

Aeroporto

GORIZIA

Aeroclub: Trieste, Via Coroneo 21 (TS) tel. 38066 - Presidente B. TOMNIZ. Presidente sezione V. a V. Geom: G. Zarotti

Telefono presso l'aeroporto di Gorizia n. 3411

Responsabile per il volo a vela: Renzo Castellotti

Scuola di volo a vela: Direttore Renzo Castellotti

Istruttori Sigg.: L. Olivieri, A. Montanari
Trainatori: G. Zarotti, D. Lepore, J. Quitan, R. Castelletti, G. Cotti

Piloti di V. a V.: in attività 14, fuori attività 12

Ristorante: in aeroporto

Alloggio: a Gorizia

Angaraggio: sì, gratuito

Alianti per i non soci: si

Tariffe:

Traino: L. 9.500/h

Alianti: L. 2.000/h

Attività di volo: sabato-domenica pomeriggio, giorni festivi tutto il giorno. Previste 400 ore di veleggiamento.

Lucca

Aeroporto «E. Squaglia» Tassignano

Aeroclub: Carlo del Prete Lucca telefono 35148 - Presidente: On. Prof. Quirico BACCELLI

Responsabile per il volo a vela: Renato Carmassi

La sezione è di nuova costituzione e raduna volovelisti di Lucca, Firenze, Livorno
Angaraggio: disponibile per 2/3 alianti
Alianti disponibili: M 100 S Canguro - C.V.V. 8

Tariffe: da stabilire

Attività di volo: dalle ore 13 del sabato - tutte le domeniche e festivi

Note: le possibilità di veleggiamento nella zona devono ancora essere vagliate. La sezione di Volo a vela dell'Ae.C. di Lucca, farà di tutto per facilitare il soggiorno dei volovelisti di altri Aeroclubs. È allo studio la richiesta del disciplinare scuola, che si pensa possa iniziare la propria attività didattica verso la fine dell'estate prossima.

Novi Ligure

Aeroporto

Aeroclub Volovelistico Milanese con sede Aeroporto di Bresso tel. 924798. La segreteria è aperta il mercoledì e venerdì dalle 21 alle 24 ed il sabato dalle ore 15 alle 18 - Presidente: Riccardo BRIGLIADORI

Scuola di volo a vela: solo per i soci
In aeroporto non v'è mensa nè alloggi, nè possibilità di angaraggio

Attività di volo: sabato e festivi

Non vi è possibilità di volo per i non soci poichè per disposizione dell'Autorità Militare l'accesso al campo è riservato ai soci muniti di apposito tesserino.

Padova

Aeroporto

Aeroclub: Aeroporto Via Sorio tel. 25699 - Presidente: Dr. Ilario MONTESI Jr
Responsabile per il volo a vela: Agostino

Bucceri, Via Manzoni tel. 35574 (a) - 51920 (u)

Scuola di volo a vela: Direttore Marco SEDINO

Istruttore: Giovanni Bertolini

Trainatori: L. Marchetti, A. Boesso, M. Sedino, G. Bertolini

Piloti di V. a V.: in attività 25, fuori attività 10

Ristorante: no

Alianti per i non soci: si

Tariffe:

Traino: L. 220/minuto

Alianti: L. 40/minuto

Angaraggio: gratuito

Attività di volo: traino sempre disponibile, previ accordi telefonando al 39504 (Marchetti) o al 23714 (Sedino-Boesso-Bertolini).

Perugia

Aeroporto S. Egidio

Aeroclub: Perugia L.go della Libertà 13 tel. 23244 - Presidente: Dr. Luigi MES-SINI

Piloti di Volo a vela: 9, in parte fuori attività

Mensa in aeroporto

Alloggio: in aeroporto, con pagamento della sola pulizia della biancheria

Angaraggio: gratuito

L'attività di volo e le tariffe non sono ancora stabilite. La sezione Volo a vela dell'Ae.C. è in fase di organizzazione e spera di mettere quanto prima in linea 2 « Canguro » ed 1 « Passero ».

L'aeroporto di Perugia è l'ideale per gruppi autonomi che possano trasferirvisi con trainatori propri. È possibile che durante l'estate vi soggiorni per un certo periodo una coppia: istruttore e trainatore. Occorrerà chiedere informazioni al momento opportuno.

Ravenna

Aeroporto

Aeroclub: Ravenna-Aeroporto tel. 22965 - Presidente Comm. Umberto SAMA

Responsabile per il volo a vela: Costante Spadoni, Via T. Gulli (RA) tel. 21204 24213 (ore mattino)

Scuola di volo a vela: si (disciplinare in corso di rinnovo) Direttore Enrico Ruffini

Istruttore: Costante SPADONI

Trainatori: C. Spadoni, B. Garavini, A. Borghi ed altri quattro

Piloti di V. a V.: in attività 10, fuori attività 6

Servizio bar in aeroporto, ristorante a 2 Km.

Alloggio: a 2 Km.

Angaraggio: si

Alianti per i non soci: disponibili 2

Tariffe:

Traino: L-5 L. 200/minuto (solo tempo di traino)

Alianti: Bergfalke (biposto) L. 40/minuto - Passero L. 35/minuto

Angaraggio: gratis

Attività di volo: scuola ed allenamento - disponibilità del traino, su richiesta, tutti i giorni lunedì escluso. Attività sino a fine stagione (ottobre-novembre).

Note: necessità di preavviso per il martedì, mercoledì, giovedì e venerdì, opportunità di preavviso per sabato e domenica. Nessun permesso speciale. Custode e motorista sempre presenti in campo.

Rieti

Aeroporto

Sede del Centro Nazionale di Volo a vela tel. 47127 - Direttore: Plinio ROVESTI

Aeroclub: Rieti tel. 49218

Mensa in aeroporto

Alloggio: in aeroporto con pagamento della sola pulizia della biancheria

Angaraggio: difficoltoso

I programmi e le tariffe del Centro Nazionale Volo a vela sono note a tutti gli Ae.C. e sono stati pubblicati sul precedente numero di Volo a Vela.

L'attività è continuativa escluso luglio, perchè, per effettuare i corsi agli accademisti dell'Aeronautica, l'attività si sposta sull'aeroporto di Foligno - escluso agosto per lo svolgimento delle Gare Nazionali.

Torino

Aeritalia

Aeroclub: TORINO Strada Berlia 500 tel. 790916 - Pres. Dr. Giovanni AGNELLI

Responsabili per il volo a vela: Prof. Gaetano Di Modica, C.so Galileo Ferraris 107 tel. 598285 e Dario Rasero, Via Gravete, 27 tel. 772922

Scuola di volo a vela: Direttore Giovanni Demarta

Istruttore: Franco Castagno

Trainatori: Porta, Amato, Peccolo, Bruno C., Garnero, Di Modica, Demarta ed altri

Piloti di V. a V.: in attività 80, fuori attività 10

Mensa in aeroporto

Alloggio in città

Angaraggio nei limiti di disponibilità di posto

Alianti per i non soci: si

Tariffe:

Traino: L. 300/minuto

Aliante: L. 1500/ora

Angaraggio: L. 7000 mensili monoposti standard - L. 10.000 gli altri

Attività di volo: dal martedì al venerdì dalle 12 alle 15,30 - sabato 12/effemeridi - domenica 9/effemeridi.

Trento

Aeroporto di Gardolo di Trento

Aeroclub di Trento, tel. 48691 - Presidente: Ing. Rodolfo Benini

Responsabile per il Volo a Vela: Fracalossi Flavio, via Milano 104, Trento tel. 31822

Scuola di Volo a Vela: Direttore Fracalossi Flavio Istruttore: Argante De Preto Piloti di V.V. in attività: 20, fuori attività: 15

Ristorante: a 1 Km. dal campo - Gardolo

Alloggio: a Trento (3 Km.)

Angaraggio per alianti: illimitato se smontati, per due se montati.

Alianti per i non Soci: M. 100 e Mu.13.E

Tariffe per i non Soci:

traino: L. 150 al minuto

alianti: L. 40 al minuto
angaraggio: gratuito per non più di 15 gg.
Attività di volo: tutti i giorni tranne il lunedì, sempre gradito il preavviso.

Note: entro tre mesi tutta l'attività dell'Ae.C. sarà trasferita sul nuovo aeroporto a 3 Km. a Sud di Trento.

Varese

Aeroporto di Calcinatè del Pesce

Aeroclub Volovelistico Alta Lombardia
tel. 33394 - Presidente comm. Dante CARAFFINI

Scuola di volo a vela: Direttore Aldo Trecchi

Istruttori: Brogginì Ferdinando

Trainatori: Trecchi, Brogginì, Ciani, Bertoli, Mazzucchelli, Tamborini, Manzoni, Giusti, Uberti

Piloti di volo a vela: in attività 50, fuori attività 20

Palazzina in aeroporto con mensa per i piloti e ristorante pubblico e con disponibilità di camere per i volovelisti.

Angaraggio: L. 1.000 al giorno

Alianti: Bocian, V.V.V. 8, Mucha, M100S

Tariffe:

Traino: a 600 m. L. 2.000

a 1000 m. L. 3.000

Alianti: monoposto L. 3.600/h biposto L. 4.800/h

Attività di volo: tutti i giorni escluso il lunedì. Se il lunedì è festivo chiuso il martedì.

Vicenza

Aeroporto

Aeroclub: Ugo Capitanio, Vicenza tel. 27904 - Presidente: Avv. Giovanni TESO
Responsabile per il volo a vela: Ing. Natale Pagnoni, Via A. Mario 25 tel 26935 26935

Scuola di volo a vela: Direttore Cav. Domenico Brazzale

Istruttore: Ing. Natale Pagnoni

Trainatori: E. Bordin, O. Giuliani, E. Menaldo

Piloti di V. a V.: in attività 32, fuori attività 23

L'aeroporto è sprovvisto di mensa, alloggio ed angaraggio

Alianti per i non soci: sì

Tariffe:

Traino: L. 12.000/ora

Alianti: L. 1.800/ora biposto - L. 1.500/ora monoposto

Attività di volo: sabato dalle ore 13 alle 15 - domeniche e giorni festivi dalle ore 7 alle 9 e dalle 12,30 alle 15,30.

Attività continuativa sull'aeroporto di Asiago dal 15 luglio al 25 agosto (prenotazioni entro il 30 giugno)

Note: nessun aereo civile può atterrare sull'aeroporto di Vicenza senza speciale autorizzazione.

Vipiteno

Aeroporto

Aeroclub: Bolzano-Gruppo volo a vela Vipiteno

Responsabile per il volo a vela: Sig. Walter Hofer Città Nuova 87 Vipiteno tel. 65152

L'attività di volo è limitata ad allenamento; non vi è disponibilità di traino ma solo lancio col verricello.

Mensa ed alloggio in albergo a circa 500 m. dall'aeroporto.

Non vi è disponibilità di aliante essendo tutti quelli esistenti di proprietà privata. Tariffe per il lancio con verricello: L. 500. L'attività di volo può svolgersi tutti i giorni, con preavviso ed accordi con il responsabile Sig. Hofer.

Sull'aeroporto vigono limitazioni di volo: per l'attività volovelistica è concessa una zona con raggio di 9 Km. e quota massima di 900 m. GND (sul suolo).

È proprio una miniera il più anziano trainatore d'Italia

« Vedi quello? » disse Pronzati a bassa voce. « È una miniera! Prova a fargli qualche domanda. Per esempio, quella volta che... ».

Io guardai e vidi semplicemente un giovanotto, la cui fisionomia era accuratamente celata da un paio d'occhiali scuri, tipo 007. « Bene », mi dissi, « questa volta ci siamo. Chissà quali avventure mi racconterà ». E mi avviai per agganciarlo. Ma una mano di ferro mi costrinse a fermarmi di colpo. La stessa mano, subito dopo, mi indicò nuovamente il giovanotto che, intanto, si apprestava a salire sullo Stinson. « Vedi quello? » disse Vergani con aria di complicità. « È una miniera vera e propria. Prova un po' a intervistarlo. Un giorno, mentre... ».

Il motore dello Stinson era già caldo, il tipo 007 stava per muoversi. Io, sia pure a malincuore, presi la rincorsa. Scavino mi affrontò senza tanti complimenti, sbarandomi il passo.

« Vedi quell'uomo sullo Stinson? Va, va a parlargli, chissà che articolo ne verrà fuori! Una miniera, una miniera! Non ho mai visto niente di simile, come quando... ».

Lo Stinson si portò lentamente sulla pista di lancio, davanti al Bocian. Salii sulla jeep di passaggio per raggiungerlo più in fretta. « Ah », disse Giorgio Orsi che stava al volante, « bene, bene. Vedo che ti sei deciso a spremerlo un po'. Fantastico! Una vera miniera. Mi ricordo quando... ». Lo Stinson era già per aria da un pezzo, che Rasini, Ricotti, Marietti e Trecchi, mi avevano riempito la testa con una serie di avventure: « Soltanto preliminari, e le meno importanti. Le altre, te le racconterà lui stesso ».

Bene. In tanti anni di esperienza, erano passati dinanzi al fuoco di fila delle domande i più diversi rappresentanti del genere umano: dai generali agli uxoricidi, dai capi di Stato alle cantanti, dagli scienziati ai rapinatori, agli sportivi, agli sconosciuti portati momentaneamente alla ribalta da un unico e transitorio fatto di cronaca. E, naturalmente, ognuno di essi andava trattato con una tecnica particolare, perchè c'è chi venderebbe l'anima per essere intervistato, c'è chi minimizza e chi esagera, chi mente spudoratamente e chi è abilmente elusivo. In tutti i casi è una fatica. Ma questa volta...! La miniera avrebbe reso spontaneamente, secondo le unanimi indicazioni.

Fu così che, quando riuscii più tardi ad afferrare il primo trainatore d'Italia. Ercole Addario, nato a Milano quarant'anni or sono, lo costrinsi nell'angolo di un ufficio, deciso a non lasciarmelo sfuggire, sinchè non avesse detto proprio tutto, su un argomento così interessante e attuale. « Mi racconti », dissi, tutto entusiasta, « mi racconti un po' delle sue esperienze. Anche i particolari, mi raccomando... ».

« Uhm ». Disse Addario.

« Vediamo », dissi, per incoraggiarlo. « Rasini mi ha riferito che nel 1947 lei ha fondato l'A.V.M. con Galli, Villa ed altri. Avevate uno Zoeglin che portavate a Bresso. Lo montavate e lo trainavate con una jeep. Poi venne il verricello. Dunque... ».

« Già ». Confermò Addario.

« Ma lei », dissi in tono invitante, « quando era ragazzo, non aveva la passione per gli aerei e tutte le domeniche si faceva accompagnare da suo padre alla vecchia Caproni di Taliedo, per assistere al collaudo degli apparecchi? Dunque, vediamo, nel 1951 lei conseguì il brevetto di primo grado, il secondo due anni dopo. Prima aveva ottenuto il brevetto A e B di volo a vela a Bresso, e il C in Svizzera nel 1948. Ha cominciato allora a trainare? »

« Sì ». Assentì Addario.

« Senta », dissi conciliante, « nel 1948 non c'erano trainatori e lei, per il bene dell'Associazione, cominciò col Piper 65 Cav., senza l'abilitazione, finchè scrisse al Ministero chiedendo quali pratiche occorre- vano. Le risposero: non lo sappiamo ».

« Questo non l'ho detto io ». Disse Addario.

« Sorvoliamo ». Dissi. E poi, incoraggiato da questo inizio di conversazione, conti-

nuai incalzando: « Nel 1953 lei mandò al Ministero uno stralcio voli con oltre duemila traini. Questa volta non c'erano proprio dubbi che lei sapesse trainare e, con un atto di encomiabile coraggio, il Ministero la abilità come il numero uno dei trainer italiani. Ma mi hanno detto che lei avrebbe preferito continuare il volo a vela: ne aveva le attitudini. Ogni volo in aliante è un problema da svolgere e lei riusciva benissimo a risolverlo. Lei, Addario, fu il primo a fare le due prove del C d'argento, pilotando il Pinocchio da Linate a Bresso con sette ore, dopo il volo di collaudo fatto da Briigliadori, trainato da Ciani col Piper. E a Bresso, in termica, non fece la quota con altre sette ore? » « È vero ». Disse Addario.

Cadde un lungo silenzio.

« E le sue avventure? » chiesi, pieno di speranza.

« Beh, qualcuna... » disse Addario.

« Ma », dissi, « Scavino mi ha raccontato quella del Fairchild. In atterraggio, lei sentì un colpo abbastanza forte. Ridiede gas, tornò sul punto, vide un uomo a terra, e accanto una bicicletta avviluppata su se stessa come un nodo di marinaio. La ruota destra del Fairchild mancava. L'uomo era morto? Tre, quattro giri sul campo, atterraggio su una sola ruota, tenuta sino all'ultimo, imbardata. Stop. Corse disperatamente verso l'uomo a terra, che si stava rialzando illeso. Che cosa gli disse? »

« Eh, beh! » Disse Addario.

« All'inizio, quale cavo avevate? » Chiesi.

« D'acciaio ». Disse Addario.

« Mi hanno riferito che dava dei gran colpi di frusta, la coda del traino sembrava stesse per partire. Spesso il cavo si rompeva. Quando si allentava, per errore dell'allievo, lei riusciva sempre a riparare con un po' di manetta al momento giusto. E quella volta dei diruttori?... »

« Ah, sì », disse Addario, « forse la peggiore ».

« Ma come andò esattamente? » Provai ad insistere.

« Diruttori dimenticati fuori ». Disse Addario.

« Marietti mi ha detto », precisai, « che, durante un traino a Bresso, lei non riusciva a salire, e continuava a virare a destra. Guardò alle sue spalle, e vide che i diruttori del Canguro erano tutti fuori. Qualche altro avrebbe forse pensato alla pro-

pria pelle e si sarebbe sganciato immediatamente, abbandonando a se stesso l'antista crimosamente distratto. Lei invece, dando tutto gas, cercò disperatamente di riprendere quota, guadagnando però solo qualche metro, mentre a terra eravate inseguiti da una jeep impazzita, dalla quale venivano fatte vane segnalazioni al pilota dell'aliante. A venti, venticinque metri di quota, se lei avesse sganciato, sarebbe stato certo giustificato, ma l'altro pilota sarebbe probabilmente caduto. Lei allora cominciò la discesa a traino, e riuscì a portare l'aliante, dolcemente, a due metri di quota sul campo, dove lo sganciò. Neppure allora il pilota imprudente si accorse di nulla e, quando scese, volle sapere perché il volo era stato interrotto. Lei, allora, che cosa gli disse? »

« Ah! » Disse Addario. « L'ho mangiato vivo! »

« Ricotti mi ha anche raccontato », dissi, « di quella volta che un amico le chiese di trainarlo a mille metri e di sbattere le ali. Se non si fosse sganciato, Lei avrebbe dovuto continuare così, di cinquecento in cinquecento metri, sinché l'amico non avesse deciso di sganciarsi. Ma, a duemilacinquecento, nonostante tutto il suo sbattere di ali, quello non si sganciava, e lei era rimasto senza benzina. Allora dovette sganciare per forza. Solo allora si accorse che il cavo era stato erroneamente attaccato al gancio del vericello ».

« È vero ». Disse Addario.

« E poi mi ha anche detto di quella volta che lei con lo Stinson doveva andare da Rieti ad Amendola a trainare un concorrente per una gara, e si trovò vicino all'Aquila in un rotore che la portò a più di tremila metri, senza che lei potesse controllare l'apparecchio, mentre di sotto c'era una copertura totale di nubi. Vento in coda, un'ora e mezza di navigazione senza alcun riferimento, finché non vide spuntare il pizzo della maiella. Naturalmente non se la sentì di tuffarsi a bucare le nubi. Poi, quando la benzina stava per finire, ci fu uno squarcio e vide il mare. Atterrò in un prato a Nova Siri Scalo, a un'ottantina di chilometri da Taranto ».

« Andò bene ». Disse Addario.

« Anche Vergani ne sa una ». Dissi. « Lei partì da Bresso, sempre con lo Stinson, per raggiungere Rieti e svolgere le mansioni di trainer ai Campionati italiani di volo a vela. Scalo a Fano. Partenza per

Rieti, nubi, copertura totale, poi ci fu uno squarcio, ma lei non aveva la minima idea di dove si trovasse. Seguì una valle, vide una cittadina, fece una puntata, tre passaggi rasente alla stazione, per leggere il nome del posto, ma non ce le fece. Oh, che magnifica piazza d'armi, poco più avanti! Un bell'atterraggio. Corre gente. Lei sentì qualcuno che sussurrava all'amico: che sia un marziano? E quando lei accennò col braccio di avvicinarsi, tutti fuggirono, spaventati. Poi, piano, piano tornarono ad accostarsi e, sentendola parlare italiano, ebbero la più grande sorpresa della loro vita, cosa che ormai si tramanda, nei racconti d'inverno, da padre in figlio, davanti al caminetto ».

« Proprio così ».

« E mi racconti, mi racconti lei, di altre avventure di volo... ».

Dissi. « Non c'è nulla di particolare ».

Ribattè Addario. « Ma », dissi, « anche prima lei mi aveva detto così, eppure tutto quello che... ».

« Molta esagerazione ». Disse Addario.

« Eppure », ribattei, « anche Pronzati me ne ha raccontate. Per esempio, quando andò ad Alessandria per recuperare un amico atterrato con l'aliante, e si scatenò un temporale mentre, al ritorno, lei stava trainando, e il vento era così forte che eravate fermi rispetto al terreno, grandine, fulmini, diluvio universale, e l'aliante sganciò, atterrò in un prato e lei riuscì a raggiungere Novi Ligure con visibilità zero, tanto che, per farle raggiungere l'hangar, le mandarono davanti una macchina a farle da battistrada. E Trecchi ricorda ancora i barografi che volavano nella cabina del Canguro, riempiendogli la testa di bernoccoli, durante un furioso temporale fra Lerida e Saragoza. Eravate partiti da Barcellona con il Canguro del colonnello Mantelli, trainati da un P. 148 pilotato dal colonnello Greco, per raggiungere Madrid, dove si svolgevano i campionati mondiali di volo a vela. Fu un capolavoro di abilità raggiungere Madrid, e in quel cielo, dopo lo sgancio, doveste aprire i diruttori, perchè c'erano ascendenze fortissime, e per « fare i bulli » atterrate a pochi metri dallo schieramento degli alianti pronti per la gara, con le autorità e la banda, e invece vi prendeste un cicchetto coi fiocchi. Ma, insomma, non vuol proprio raccontarmi nulla? ».

« Vede », dice pacatamente Addario, « i

fatti non contano. Ciò che importa è lo spirito che li anima. Non parliamo di me, ma del volo. Che cosa vuol sapere? »

« Ma... per esempio... I traini ». Dissi.

« Al traino, avvengono spesso cose strane, anche se nessuno, a terra, nè il pilota sull'aliante, se ne accorge. In virata, se l'aliante stringe, potrebbe alzare il muso del traino. Allora si incrociano i comandi. Si scivola d'ala. Ne succedono di tutti i colori. Vede, io sono convinto che nessuno possa dire veramente: io so volare! E sa perchè? Perchè in ogni volo si impara sempre qualche cosa. Non si è mai raggiunta la perfezione ».

« Dov'è lei, ora? »

« Sono direttore di volo all'AVM. Teniamo lezioni teoriche a Bresso, a circa novanta allievi. Ne selezioneremo una quarantina, di cui una ventina farà il brevetto a Novi Ligure, dove svolgiamo la nostra attività volovelistica ».

« L'età media degli allievi? »

« Venticinque anni ».

« La professione? »

« Ingegneri, impiegati, studenti, operai. C'è di tutto. Il volo a vela è una passione che abolisce le differenze sociali e avvicina gli uomini, affratellandoli veramente ».

« Il traino le dà soddisfazione? »

« Certo, moltissima. Intanto, aiuto gli allievi ad impadronirsi della meccanica del volo. Poi, è una bella soddisfazione riuscire, nei traini sportivi, a condurre il pilota nella miglior termica e nel minor tempo possibile ».

« Che cosa la inorgoglisce di più? ».

« Sentirsi dire: vorrei essere trainato da te ».

Bene. Con visibile sollievo di Addario, l'intervista è finita. Non ci sono dubbi: Addario non è soltanto un aviatore completo, è soprattutto una figura d'uomo che incute rispetto.

Ed è forse la prima volta che non dispiace andare a cercare la « miniera » da un'altra parte.

Penaud ci invita ad Angers

Angers è una delle più antiche città transalpine, con oltre 102.000 abitanti, conta monumenti di importanza eccezionale tra cui un meraviglioso castello duecentesco, ma oltre che per la sua illustre storia, per i suoi monumenti e le sue magnifiche collezioni d'arte, Angers è nota anche per un altro aspetto che la Guida del Touring naturalmente non riporta: essa è da dieci anni la sede della Competizione aviovelica che, a causa della sua durata, è stata denominata « Otto giorni di Angers ».

Cominciata quasi in sordina, la Competizione è stata ben presto affiancata dalla Coppa Europa ed è diventata la più importante Gara di Volo a Vela del Vecchio Mondo.

Quest'anno cade il decennale dell'ormai classica « Huit Jours » ed i nostri colleghi dell'Aero Club de L'Ouest de la France. Ente Organizzatore della Gara, pare abbiano deciso di fare le cose in grande.

Mi scriveva tempo addietro Penaud, che si vorrebbe arrivare ad un vero e proprio confronto diretto tra i migliori piloti e le migliori macchine dei Paesi Europei e, dietro consiglio del suo stesso Aero Club, dato che, (e scusate la pubblicità gratuita) sono il Rappresentante Ufficiale di AVIA-SPORT la notissima rivista transalpina che non ha bisogno di presentazioni, mi ha rivolto un cortese invito affinché una squadra italiana vada ad Angers. Non oc-

corre una squadra Ufficiale, come ai Mondiali; è gradita la presenza di piloti italiani con macchine italiane, anche provenienti da zone diverse e per conto loro.

Ora questo invito non faccio altro che indirizzarlo a Voi stessi, Amici volovelisti, affinché in questa ormai classica ed importante Manifestazione figurino nomi italiani, che rappresentino l'esiguo ma attivo e valido volo a vela nostrano di fronte ai « colossi » di mezza Europa. Ricordiamo che nel 1962 il bravissimo Vergani conquistò un brillante 5° posto con il suo M.100/S, ed anzi dobbiamo affermare che fu proprio la bella prova di Vergani ad aumentare l'interesse dei francesi verso il nostro aliante che ha ottenuto in terra francese un ottimo successo, essendo costruito in vari esemplari dalla CARMAN a Moulins.

Penaud mi ha fatto pervenire il regolamento completo della 8 giorni di Angers che ho tradotto per i volovelisti interessati. Chi vuole, lo potrà richiedere al seguente indirizzo: IGINO COGGI, Via Bramante 2, Rieti, oppure all'Aéro-Club de l'Ouest de la France - 21 boulevard Foch - ANGERS (M.&L.) - (Francia) che ve lo farà pervenire immediatamente.

Ricordiamo solamente che il periodo fissato per la Gara va dal 14 luglio al 24 luglio p.v. Il numero dei partecipanti è fissato in 40 al massimo e 10 al minimo. Sono ammessi alla gara i piloti in regola con la tessera sportiva FAI per il 1966 e titolari per lo meno dell'insegna FAI d'Argento. Gli alianti devono essere **obbligatoriamente** Monoposti da Performances. Eccezionalmente però possono essere ammessi anche dei biposti da Performances, purchè usati in monoposto.

Il limite utile per la presentazione delle domande scade il **26 Giugno p.v.**; l'importo dell'iscrizione è di 200 Franchi Francesi.

Partecipare alla 9 giorni, oltre ad una bella vacanza volovelistica, è, anche, e soprattutto utile e molto istruttivo; per chiudere Vi invio i saluti personali di Pénaud

« Bon Souvenir à tous les Italiens ».

Forse che sì, forse che no

Domande:

- | | | |
|---|------|-------|
| 1) Alla quota di 5000 m. il calore latente di vaporizzazione è di 80 gradi centigradi? | VERO | FALSO |
| 2) L'anemometro indica in quota una velocità minore di quella reale? | VERO | FALSO |
| 3) Al passaggio di un fronte freddo si verifica un aumento dell'intensità del vento ed una sua brusca rotazione verso destra? | VERO | FALSO |
| 4) In una spirale eseguita con inclinazione di 45°, la velocità minima di sostentamento aumenta del 20 %? | VERO | FALSO |
| 5) Il record italiano di altezza per aliante è superiore ai 10.000 metri? | VERO | FALSO |
| 6) La voce QNH indica la quota sul livello dell'aeroporto a cui si fa riferimento? | VERO | FALSO |
| 7) Il diametro della ruota negli alianti di classe standard è di 35 cm? | VERO | FALSO |
| 8) Le tavole psicrometriche servono a calcolare il valore dell'umidità relativa all'aria? | VERO | FALSO |
| 9) La fotografia del pilone deve essere effettuata ad una distanza non superiore ad 1 Km? | VERO | FALSO |
| 10) La bussola non ha bisogno di essere compensata quando è posta a bordo di un aliante? | VERO | FALSO |

Il cielo si affolla di ciclisti?

Voleva riuscire a volare usando soltanto la forza dei propri muscoli. Era una sua aspirazione segreta, ma non era mai riuscito a realizzarla. Aveva fatto decine, centinaio di progetti, di disegni, di diagrammi. Aveva fatto calcoli su calcoli, ci si era accanito sopra, ci si era arrabbiato, a volte era quasi tentato di lasciar perdere. In fondo, pensava, che cosa mi servirà mai nella vita, riuscire a volare usando soltanto i miei muscoli? Altri lo hanno fatto prima di me, è soltanto una faticata e basta. Sarebbe, in fondo, così semplice salire su un aliante, agganciare un cavo, e farsi trainare da un aereo a motore. Erano momenti di sconforto, questi, e John Wimpenny di St. Albans, in Inghilterra, si sentiva un fallito. Aveva deciso di rinunciare. Ma questo desiderio che aveva era più forte di qualsiasi altra idea e John decise di continuare. Naturalmente tutto questo doveva essere fatto nelle ore libere dal lavoro, e il tempo a disposizione non era certo molto. John Wimpenny è un valente tecnico alla De Havilland, una fabbrica di aerei inglese, e ha moltissimi amici. Si mise a parlare del suo progetto, e molti lo incoraggiarono in tutte le maniere. Per farla breve, dopo due anni di lavoro, il velivolo era pronto. Era una splendida giornata dell'estate del 1962. A Hatfield, nei pressi di St. Albans, dove la De Havilland ha il proprio campo di volo, John salì sul velivolo e cominciò a pedalare. Dapprima lentamente, poi con maggior vigore, sempre più forte, ancora più forte. E il «pedalante» si sollevò dal suolo. Lo sforzo immane di questa potente pedalata sembrò quasi non esistere. John Wimpenny si rendeva conto di salire nell'aria e nello stesso tempo di procedere. Ecco, era arrivato a tre metri di quota e continuava ad andare avanti. Percorse ben novecento metri, poi iniziò la discesa. Il velivolo toccò terra dolcemente, percorse «rullando» pochi metri, si fermò. Ecco: ce l'aveva fatta. In un attimo il giovane tecnico venne circondato da una folla di amici, di conoscenti, di semplici curiosi che gli battevano manate sulle spalle, che si congratulavano con lui, che gridavano, che esultavano. Anche il classico «self-control» degli inglesi che

è una caratteristica di questo popolo, era andato a farsi benedire. Macchè «self-control»! Di fronte a una simile impresa non si può rimanere inerti, reagire con freddezza. Non è assolutamente possibile. L'emozione è talmente forte che anche se ci si vuol controllare a tutti i costi, l'entusiasmo sprizza da tutti i pori. John Wimpenny era quasi incredulo. Non era possibile che il suo sogno si fosse realizzato e che tutto fosse ormai finito. Si era immaginato tutto, meglio non pensarci più. La vista del suo «Puffin», questo il nome che aveva dato al «pedalante», lo riportò di botto alla realtà. Certo che ce l'aveva fatta, come no?, il «Puffin», il suo «Sbuffo» era lì, di fianco a lui, con i suoi pedali, la sua elica, le sue ali arcuate all'indietro. Era lì, sul campo, era suo, gli era costato nottate insonni, litri di caffè e tanta fatica. La sua costruzione era durata ben due anni, senza un attimo di tregua. Prima di cominciare a sagomare i vari pezzi del pedalante, il tecnico inglese si era studiato in tutti i particolari i vari progetti che erano stati fatti da altri che avevano avuto la stessa idea. Infatti, riuscire a volare, usando soltanto la forza dei muscoli è sempre stata una delle maggiori aspirazioni dell'uomo. Indubbiamente, la realizzazione di questo desiderio ha avuto, un impulso immenso dai vari e numerosi progetti di aerei a motore, che sono sempre più perfezionati. Per trarre beneficio da questi, sarebbe opportuno progettare gli aerei a propulsione umana come dei monopiani ad ali fisse.

Naturalmente, rimane da vedere se questo è veramente il sistema migliore. Molti ritengono che l'ornitottero sia una migliore base per la progettazione in quanto è azionato con un moto alternato che si adatta meglio alla muscolatura dell'uomo. Come è noto l'ornitottero è un aereomobile «il cui organo sostentatore, costituito da ali mobili sul tipo di quelle degli uccelli e azionato a motore, è capace di dare anche la propulsione».

Questo è un ragionamento idealistico, ma ineccepibile: la stessa teoria potrebbe essere applicata nel progetto di aerei a motore anche se in pratica non se ne è mai fatto niente. Questo discorso non vuole affatto sminuire gli sforzi di coloro che, in molte parti del mondo, lavorano al progetto «ornitottero». Che il volo umano sia raggiungibile o meno con questi mez-

zi, è molto vago: sappiamo così poco degli ornitotteri che questo lavoro può essere apprezzato solo per la buona volontà. Del resto i problemi meccanici e aerodinamici del volo ad ali battenti presentano un numero di incognite molto superiori a quelle del volo ad ali fisse, per cui, a rigor di logica, sarebbe molto meglio approfittare della lunga esperienza in questa seconda soluzione per il raggiungimento del volo umano. Inoltre tale esperienza permetterebbe un più alto margine di sicurezza nella progettazione e nel calcolo delle possibili prestazioni.

Un altro progetto di velivolo azionato dalla forza muscolare dell'uomo, è l'elicottero. Naturalmente anche questo può trarre vantaggiosi insegnamenti dai progetti col motore di questo tipo di aereomobile in continua evoluzione. Sebbene non siano ancora stati fatti degli studi approfonditi in questo campo, sembra che l'elicottero possa essere un mezzo molto più facile per il volo umano che non un meccanismo ad ala fissa. È certo che sia un mezzo efficientissimo per fare quota, ma molto meno efficiente come velocità orizzontale. Se si dovesse imbastire una discussione per un paragone tra i due meccanismi, si dovrebbe decidere, forse, cosa intendiamo per « volare » e cosa ci aspettiamo che una macchina azionata dalla forza muscolare umana possa fare. La risposta più semplice potrebbe essere che un paragone è assolutamente impossibile e che i due macchinari possono svilupparsi contemporaneamente in campi diversi e non contrastanti. Non c'è alcun dubbio che in un prossimo futuro il « volo umano » rappresenterà più una prova di forza sportiva che non un mezzo di trasporto. Appunto con l'idea di trovare quanta energia occorresse per un tal genere di volo e quali prestazioni ci si potesse aspettare, si procedette all'esecuzione di un serio, dettagliato progetto di velivolo a propulsione umana (progetto che venne regolarmente pubblicato nel 1958 nel Journal of the Royal Aeronautical Society). Per ragioni già menzionate, il velivolo era progettato ad ali fisse e prevedeva la presenza a bordo di due uomini. La questione più urgente e più importante da risolvere era quella di riuscire a calcolare quale potenza questi due ipotetici uomini avrebbero potuto generare. A conti fatti, si decise che il mezzo migliore per sfruttare

questa energia fosse l'azione dei pedali come per le biciclette, anche perchè tale sistema era già stato provato aerodinamicamente e se ne conosceva la potenza erogata. Tale potenza sarebbe aumentata se all'azione dei pedali si fosse aggiunta quella di una manovella fatta girare dal secondo membro dell'equipaggio e se si fosse somministrato ossigeno a entrambi. Ma tali possibili incrementi furono scartati perchè non calcolabili teoricamente. A conti fatti l'azionamento dei pedali avrebbe sviluppato una potenza di circa 0,8 Kw, pari al 90 % della potenza ottenibile da un campione di ciclista moltiplicata per due, che si sarebbe ridotta al 75 % per le perdite dovute al sistema di trasmissione e all'elica.

Il progetto non ha nulla di nuovo: la sua sola caratteristica un po' particolare risiede nella linea della fusoliera che in coda si assottiglia fino a funzionare come stabilizzatore verticale e le cui sezioni orizzontali sono profili alari. Questo portava a un minimo di carenatura con una resistenza molto bassa attorno agli uomini che dovevano pedalare. Le ali erano calcolate per fornire la minima energia necessaria per volare fino a dieci metri di quota e, naturalmente, le loro caratteristiche erano particolarmente sensibili al peso previsto e stimato. Vennero sperimentati vari tipi di costruzione alare, ma alla fine risultò più leggera un'ala a guscio con copertura in compensato di betulla e cetine di abete. Era essenziale cercare di evitare la resistenza di tiranti e controventature pur mantenendo esattamente i profili anche sotto carico, e se non fosse stata, questa, una necessità impellente, forse un metodo di costruzione più leggero con copertura in tela o carta sarebbe bastata. Che il mantenimento del reale profilo dell'ala fosse realmente essenziale per avere bassa resistenza è ancora da stabilire, ma si tratta di un ulteriore esempio della dottrina di sicurezza deliberatamente introdotta in questo studio così conservatore. Anche con la copertura di compensato stabile e con un fattore di carico 3, il peso di sedici metri quadrati di ala venne calcolato a soli 35 chili, e il peso a vuoto del velivolo venne stimato a circa 77 chili. Forse il fattore di carico calcolato a 3 poteva senza pericolo, essere ridotto a 2 1/2: è su questo, naturalmente, che si possono

fare ulteriori riduzioni di peso rispetto a quello che occorrerebbe normalmente per costruire un aliante, perchè una macchina volante mossa da un uomo è, almeno agli inizi, diversa da un aereo acrobatico. Qualcuno potrebbe pensare di poter mollare l'aliante e fare del volo a vela uno sport indipendente, ma quel momento è ancora lontano. Forse si faranno dei progressi grazie allo sviluppo delle tecniche di aspirazione dello strato limite, ma per ora si può solo studiare il miglior profilo alare. In questo studio esso fu momentaneamente scelto fra i molti profili a bassa resistenza già provati con flusso laminare e « tazza » di bassa resistenza dovuta alla ristabilizzazione della pressione sul dorso, cioè un NACA 50A10, anche se ora i Wortmann sono migliori. In ogni caso doveva essere un profilo con un coefficiente di portanza di quasi 1 e avrebbe volato ai limiti dello stallo, peraltro abbastanza dolce grazie alla forte curvatura. La grande portanza negativa nella coda, necessaria per equilibrare il velivolo, richiedeva un piano di coda tutto mobile, ma furono soprattutto considerazioni di stabilità a stabilirne la misura. Infatti, l'iniziale grandezza dell'equilibratore apparve inadeguata: la grossa elica posta in alto, dietro la coda, produceva insolite caratteristiche di volo e non migliorava le oscillazioni di beccheggio che richiedevano moltissime manovre di smorzamento prima di stabilizzarsi.

Anche la stabilità laterale era un po' particolare ed è evidente che occorreva poco o niente per correggere le scivolate, il verticale che a occhio pareva troppo piccolo per via della grande superficie laterale della fusoliera, era in effetti troppo grande. Non furono molto curati i problemi di pilotaggio (compresa l'interessante questione dei movimenti del pilota) anche se, per esempio, si adottò, per correggere lo sbandamento, lo svergolamento alare, in-

vece dei soliti alettoni, a causa della loro elevata resistenza.

Inutile ripetere tutti gli altri problemi che si dovettero risolvere.

Dello studio della portanza necessaria al decollo e di quella ottenibile dai due uomini, si ebbero, in teoria, questi risultati: altezza massima raggiungibile: 8 metri, lunghezza del volo: 1.500 metri, tempo totale di volo: 90 secondi.

A tutto questo si era ispirato il tecnico di Et. Albans, aveva modificato qua e là, ma in sostanza il progetto era rimasto invariato. Ora il suo volo era compiuto, era entrato a far parte della storia dell'aviazione.

Lui ci aveva guadagnato cinquanta sterline: questo infatti era il premio promesso dalla RAS per chi fosse riuscito a sollevarsi dal suolo usando solo la propulsione umana. Cinquanta sterline, circa ottantamila lire, non sono molte, ma ora c'è in ballo un premio ben maggiore: quello di cinquemila sterline, promesse da un industriale, Mr. Kent, per chi riuscirà a volare per almeno un miglio. I tecnici della De Havilland ci si sono messi d'impegno: vogliono vincere anche questo, ma Wimpenny ha dichiarato che non sarà lui il pilota del nuovo velivolo. La stanchezza, la fatica sono state troppo forti per lui e non se la sente. Un altro pilota prenderà il suo posto.

Nel frattempo a Southampton un altro gruppo di tecnici ha deciso di partecipare a questa gara. Il pilota è stato già scelto, si chiama Martin Hyman, fa parte della squadra nazionale inglese di atletica e si è assicurato le gambe per 20.000 sterline. I due gruppi si sono messi al lavoro con l'entusiasmo e la competenza che si conviene a questo genere di gara. I due velivoli stanno lentamente prendendo forma. Il tempo ci dirà quale dei due vincerà. a cura di: **Foscanella Martinelli**
consulenza tecnica: **Franco Veronesi**

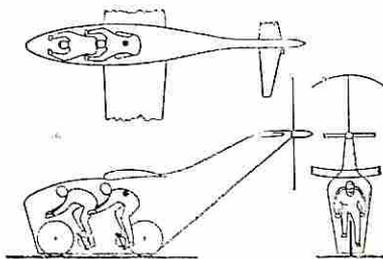
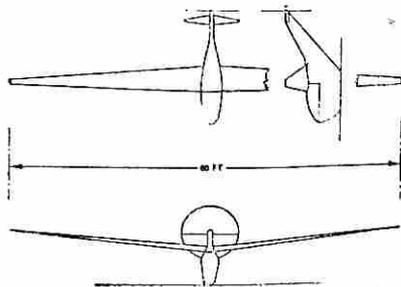


Tabella dei record nazionali

Come promesso nel precedente numero, riportiamo la tabella dei record nazionali aggiornata al 31 Agosto 1965.

Il brillante inizio di stagione ci fa sperare che l'intera tabella debba essere aggiornata entro l'anno corrente.

Rinnoviamo inoltre l'invito ai piloti a volerci segnalare quei voli che, pur non rappresentando dei record, a questi si avvicinano.

1 - Monoposti cat. D/1

tipo di volo	pilota	aliante	data	primato	note
distanza libera	Brigliadori L.	Uribel-B	20-2-63	542,— km	Argentina
meta prefissata	Silva G.C.	M. 100-S	8-6-60	410,— km	Germania
andata - ritorno	Bertoli U.	M. 100-S	24-4-65	308,— km	Calcinate
quota assoluta	Ferrari G.A.	Canguro	22-9-58	10.030 m	Modena
quota guadagnata	Ferrari G.A.	Canguro	22-9-58	9.031 m	Modena
triangolo 100 km	Brigliadori L.	Uribel-B	15-2-63	80,129 km/h	Argentina
triangolo 300 km	Pronzati A.	Eolo	19-2-63	73,401 km/h	Argentina
triangolo 500 km	non ancora compiuto, per il momento!				

2 - Biposti cat. D/2

tipo di volo	pilota	aliante	data	primato	note
distanza libera	Mantica U. Martini	C.V.V. 8	1-8-59	297,— km	Rieti
meta prefissata	Campari L. Angiolino	Canguro	15-4-57	156,— km	Modena
andata - ritorno	Mantica U. Europeo	C.V.V. 8	10-8-65	301,— km	Rieti
quota assoluta	Ferrari G. A. Ferrari G. A.	Canguro	28-1-59	6.600 m	Rieti
quota guadagnata	Sartori Sartori	Canguro	28-1-59	5.700 m	Rieti
triangolo 100 km	Ferrari G. A. Martini	Canguro	30-8-61	69,470 km/h	Rieti
triangolo 300 km	Brigliadori L. Fares	C.V.V. 8	27-8-62	50,505 km/h	Rieti
triangolo 500 km	incompiuto				

notiziario

Trofeo S. Pedrino 1966

I promotori del Trofeo San Pedrino stanno elaborando il testo degli articoli riguardanti l'assegnazione del premio in denaro, conseguente alle generose iniziative di Vergani, Labanti e Rasini prese in occasione del Briefing di Bologna.

Il Regolamento del Trofeo dovrebbe restare pressochè invariato, con l'aggiunta degli articoli per i premi in denaro i quali, se non siamo male informati, dovrebbero essere così formulati: L. 200.000, da assegnare fra tutti i piloti partecipanti che abbiano ottenuto almeno 500 punti, escluse le Gare Nazionali e le altre competizioni ufficiali, applicando la formula:

$$P = \frac{M}{N} \cdot n$$

dove: P = premio spettante al pilota
 M = monte premi
 N = totale punti premiabili ottenuti dai piloti
 n = totale punti premiabili ottenuti dal pilota

L. 300.000 da assegnare fra i piloti partecipanti — esclusi i Soci del C.S.V.V.A. di Varese (Ente promotore del Trofeo) — che abbiano ottenuto almeno 500 punti, escluse le Gare Nazionali e le altre competizioni ufficiali, applicando la stessa precedente formula.

I premi saranno individuali, assegnati al pilota e non potranno superare la somma di L. 50.000 cadauno.

Eventuali quote non assegnate nel 1966 andranno ad aggiungersi al monte premi dell'edizione successiva.

Nel formulare gli auguri per una sempre più ampia partecipazione al Trofeo, invitiamo sin d'ora i piloti ad operare in conformità alle norme F.A.I. e nel contempo ri-

sollecitiamo gli organizzatori a sottoporre il Regolamento all'approvazione della C. S.C. ed alla successiva distribuzione.

Trofeo « Nello Valzania »

Per il momento le segnalazioni sono state aperte dal volo di Giusti e Barazzetti da Calcinatè a Vicenza di 217 km.

Il Regolamento — già approvato dalla C.S.C. e già apparso sulla rivista — può essere richiesto all'Ente organizzatore: GRUPPO VOLO A VELA « Nello Valzania » - Via Torno, 72 - COMO.

1965 - l'unica partecipazione pervenuta è quella rappresentata dal formidabile volo di G. V. Kalckreuth di 504 Km.

1966 - ricordiamo a tutti i piloti sportivi che la partecipazione è sempre aperta e gli organizzatori rinnovano l'invito a tutti i piloti affinché comunichino a loro — oppure alla rivista — tutti i voli di distanza di un certo rilievo.

Alianti in vendita

Club volovelistico vende aliante Canguro e aliante M.100-S in perfetta efficienza. Gli interessati all'acquisto possono scrivere alla rivista che trasmetterà.

COMUNICATI MINISTERIALI:

c) siano in possesso di uno dei seguenti titoli di studio da conseguire anche entro la sessione autunnale del corrente anno scolastico:

— se partecipanti al concorso per l'Arma Aeronautica - ruolo naviganti normale: diploma di maturità classica o scientifica o artistica di seconda sezione, diploma di abilitazione rilasciato da un Istituto tecnico industriale o commerciale o nautico o per geometri o abilitazione magistrale;

— se partecipanti al concorso per il Corpo del Genio Aeronautico - ruolo ingegneri: diploma di maturità classica o scientifica o diploma di abilitazione rilasciato da un Istituto tecnico industriale o nautico o per geometri.

3. Le domande provvisorie di partecipazione al concorso, redatte in carta libera, dovranno pervenire al Comando dell'Accademia Aeronautica - Ufficio Concorsi - Pozzuoli (Napoli), entro il 31 Maggio 1966.

Ai candidati è offerta la possibilità di inoltrare domanda per l'arruolamento soltanto nel ruolo naviganti, o soltanto nel ruolo ingegneri, oppure in entrambi i ruoli. In quest'ultimo caso occorre presentare due distinte domande.

4. I candidati vincitori del concorso per il Corpo del Genio Aeronautico - ruolo ingegneri, saranno ammessi all'Accademia Aeronautica per seguire un regolare corso di laurea in ingegneria, di cui sono previsti i seguenti indirizzi: Ingegneria aeronautica - elettronica - elettrotecnica - civile - meccanica. Tutte le spese degli studi per il conseguimento della laurea sono a carico dell'Aeronautica Militare.

5. Le disposizioni particolari sono contenute nel bando di concorso, le cui copie sono disponibili presso il Ministero della Difesa - Direzione Generale del Personale Militare (Aeronautica) - Divisione Concorsi, Roma, al Comando dell'Accademia Aeronautica - Ufficio Concorsi - Pozzuoli (Napoli), tutti gli altri Comandi ed Enti dell'Aeronautica Militare, i Centri Universitari Sportivi, le Associazioni Aeronautiche, gli Aeroclub e le Scuole Medie Superiori.

Accademia Aeronautica

1. Il Ministero della Difesa comunica che è indetto un concorso (con scadenza 31 Maggio 1966) per l'ammissione alla 1^a classe dei Corsi dell'Accademia Aeronautica di Allievi Ufficiali in servizio permanente effettivo:

— Arma Aeronautica - ruolo naviganti normale - posti n. 100

— Corpo del Genio Aeronautico - ruolo ingegneri - posti n. 18

2. Possono partecipare al concorso i cittadini italiani che:

a) abbiano compiuto il 17° anno di età e non superato il 22° alla data del 31 Ottobre 1966;

b) posseggano i requisiti fisici necessari che verranno accertati mediante visita medica,

Commissariato Ruolo Amministrazione

1. Il Ministero della Difesa comunica che è indetto un concorso nell'Aeronautica Militare per titoli ed esami a 10 posti di Sottotenente in Servizio Permanente Effettivo del Corpo di Commissariato - ruolo amministrazione (pubblicato sul supplemento ordinario della Gazzetta Ufficiale n. 92 del 15 Aprile 1966).

2. Possono essere ammessi al concorso i cittadini italiani che:

a) abbiano conseguito in un Istituto della Repubblica il diploma di abilitazione tecnica rilasciato da un Istituto tecnico commerciale (ragioniere o perito commerciale);

b) abbiano compiuto il 18° anno di età e non superato il 27° e, se sottufficiali dell'Aeronautica Militare in possesso del diploma di ragioniere e perito commerciale, il 36° anno di età alla data del 3 Gennaio 1966; detti limiti sono aumentabili, in particolari casi stabiliti dal bando di concorso, ad anni 40;

c) abbiano sempre tenuto buona condotta civile e morale ed appartengono a famiglia di incensurabile moralità;

d) siano in possesso della idoneità fisica al servizio militare incondizionato dell'Aeronautica Militare e della idoneità somatico-funzionale in qualità di Ufficiale in S.P.E., nonchè della idoneità generica al volo.

3. Le domande, redatte in carta da bollo da L. 400, dovranno pervenire al Ministero della Difesa - Direzione Generale del Personale Militare (Aeronautica) - 1° Reparto - 5° Divisione Concorsi, Roma, Viale Università 4, non oltre il 14 Giugno 1966.

4. Le copie del bando di concorso, sono disponibili presso il Ministero della Difesa - Direzione Generale del Personale Militare (Aeronautica), i Comandi di Regione Aerea, tutti gli altri Enti centrali e periferici dell'A.M., i Distretti Militari, le Università, gli Aero-Clubs, i Centri Universitari Sportivi, le Associazioni Arma Aeronautica, gli Istituti Tecnici Commerciali.

Corpo Genio Aeronautico

1. Il Ministero della Difesa comunica che è indetto un concorso per esami e per titoli a 21 posti di Tenente in Servizio Permanente Effettivo del Corpo del Genio Aeronautico, così suddivisi nei seguenti ruoli:

— Ruolo Chimici	posti	n. 6
— Ruolo Fisici	posti	n. 15
	Totale posti	n. 21

2. Possono essere ammessi al concorso, in seguito a loro domanda limitatamente ad un solo ruolo, i cittadini italiani che abbiano conseguito, anteriormente alla scadenza del termine utile per la presentazione delle domande, in un Istituto della Repubblica, una delle seguenti lauree:

— chimica, chimica industriale, se concorrenti per il ruolo chimici;

— fisica, scienze matematiche, matematica e fisica oppure laurea in Discipline nautiche conseguita presso l'Istituto Universitario Navale di Napoli, se concorrenti per il ruolo fisici.

Il limite di età riferito al 3 febbraio 1966 è stabilito in anni 30, aumentabile, in particolari casi previsti dal bando di concorso, ad anni 40.

3. Le domande, redatte in carta legale da L. 400, dovranno pervenire al Ministero della Difesa — Direzione Generale del Personale Militare (Aeronautica) - 5° Divisione Concorsi - Roma, Viale Università, 4 non oltre il 14 giugno 1966.

4. Le disposizioni particolari sono contenute nel bando di concorso, le cui copie sono disponibili presso il Ministero della Difesa - Direzione Generale del Personale Militare (Aeronautica), i Comandi di Regione Aerea, gli Enti centrali e periferici dell'A.M., gli Atenei, i Centri Universitari Sportivi.

*Concorso per il reclutamento di
425 allievi ufficiali di
complemento
nell' aeronautica militare*

Il Ministero della Difesa comunica che la G.U. n. 103 del 29-4-1966 pubblica un concorso per il reclutamento nell'Aeronautica Militare di Allievi Ufficiali di complemento nei seguenti Corpi e ruoli e per il numero dei posti a fianco di ciascuno indicati:

— Corpo del Genio Aeronautico:			
— (<i>per laureati</i>)			
ruolo ingegneri (specialità costruzioni			
ruolo ingegneri (specialità costruzioni aereo-			
meccaniche, infrastrutture aeronautiche, elet-			
tronica)	posti n.	50	
— ruolo chimici	» »	5	
— ruolo fisici (specialità geofisici)	» »	9	
— Corpo di Commissariato - ruolo commissariato	» »	16	
— Corpo Sanitario Aeronautico	» »	35	
— (<i>per diplomati</i>)			
— Arma Aeronautica - ruolo servizi	» »	170	
— Corpo del Genio Aeronautico - ruolo assistenti tecnici (specialità Aeronautici, armamento, elettricisti, elettronici, edili, assistenti di laboratorio, geofisici)	» »	124	
— Corpo di Commissariato - ruolo amministrazione	» »	16	

*Titoli di studio
per l'ammissione:*

- Genio Aeronautico: laurea in ingegneria dei vari indirizzi e laurea in architettura, a seconda della specialità, per il ruolo ingegneri - Laurea in chimica o chimica industriale per il ruolo chimici - Laurea in fisica, scienze matematiche, matematica e fisica, o laurea in discipline nautiche rilasciata dallo Istituto universitario navale di Napoli per il ruolo fisici

- Corpo di Commissariato - ruolo commissariato: laurea in giurisprudenza, economia e commercio, scienze sociali - politiche - coloniali oppure laurea in scienze - economiche marittime conseguita presso la sezione armamento navale dell'Istituto superiore navale di Napoli.
- Corpo Sanitario Aeronautico - Laurea in medicina e chirurgia ed abilitazione professionale.
- Arma Aeronautica ruolo servizi: diploma di maturità classica, scientifica artistica ovvero abilitazione magistrale.
- Genio Aeronautico - ruolo assistenti tecnici: diploma di Istituto tecnico industriale (dei vari indirizzi) o agrario o nautico, diploma di geometra, maturità classica, scientifica od artistica, a seconda della specialità.
- Corpo di Commissariato - ruolo amministrazione: diploma di ragioniere o perito commerciale.

Sono ammessi ai corsi predetti i cittadini italiani che abbiano compiuto il 18° anno di età e non superato il 28° alla data del 26 Marzo 1966. Per coloro che sono stati dispensati dal presentarsi alle armi, perchè già residenti all'estero, il limite massimo di età è elevato ad anni 32.

Gli aspiranti dovranno far pervenire, a mezzo raccomandata diretta al Ministero della Difesa - Direzione Generale del Personale Militare (Aeronautica) 5ª Divisione Concorsi - Roma - Viale Università, 4, domanda redatta in carta legale da L. 400, secondo le modalità stabilite dal bando di concorso.

Il termine di presentazione delle domande scade il 29 maggio 1966, per il ruolo servizi, ruolo assistenti tecnici e ruolo amministrazione ed il 13 giugno 1966, per il ruolo ingegneri, ruolo chimici, ruolo fisici, ruolo commissariato e corpo Sanitario Aeronautico.

Le disposizioni particolari sono contenute nel bando di concorso, le cui copie sono disponibili presso il Ministero della Difesa - Direzione Generale del Personale Militare (Aeronautica), i Distretti Militari, le segreterie delle Università e delle Facoltà, i Centri universitari sportivi, le Associazioni aeronautiche, gli Aeroclub e tutti i Comandi ed Enti dell'Aeronautica Militare.

Lettere al Direttore:

*... sul nuovo Statuto
dell'Aero Club d'Italia ...*

Egregio Signor Direttore,

ho preso visione sul numero di « VOLO A VELA » del mese di febbraio c.a. dei giudizi espressi sul nuovo Statuto dell'Aero Club d'Italia da un certo numero di « maggioranti » volovelistici (come li definisce la nota di presentazione) appositamente interpellati.

A parte le idee e gli apprezzamenti manifestati, e indipendentemente dal contenuto dei punti di vista (favorevoli o sfavorevoli che siano, ma comunque sempre rispettabili) di ognuno degli interpellati, sta di fatto che se intorno al nuovo strumento destinato a reggere le sorti dell'Aero Club d'Italia si discute tanto, ciò significa che esso ha un valore intrinseco: quello, cioè, di suscitare interesse e offrire motivo di discussione.

Del resto, in regime di libertà che ammette, fortunatamente, critiche e dissensi, sarebbe stato illogico attendersi che su un provvedimento di così vasta portata potesse raccogliersi completa convergenza di opinioni e piena unanimità di vedute.

Una cosa soltanto ha destato meraviglia e stupore: la conclusione alla quale ha inteso pervenire il Sig. Cesare Rasini, secondo il quale l'Aero Club d'Italia sarebbe un « Ente inutile e costoso », tanto per riprendere il titolo sotto il quale figura il testo da lui redatto.

Ogni commento sarebbe superfluo. C'è semplicemente da chiedersi come mai il

Sig. Rasini, che per diversi anni ha rivestito la carica di Consigliere Federale, non ha mai avvertito la necessità e la opportunità di manifestare, in seno all'alto consesso, che era la sede più appropriata, una idea così avanzata e così profondamente riformista, propugnandola e difendendola ufficialmente, avendone tutte le possibilità.

Per lo meno al riguardo nulla esiste agli atti in possesso dell'Aero Club d'Italia.

Quanto alle cifre da lui profferte per l'anno 1963, (epoca tuttavia durante la quale il Sig. Rasini era corresponsabile della gestione dell'Ente) non è dato sapere in che modo siano state ricavate e calcolate. È da osservarsi, comunque, che esse peccano di grande inesattezza. Le spese generali, rilevate dai documenti di cui dispone l'Aero Club d'Italia, ammontarono nel 1963 a L. 85.848.178 (ivi comprese le spese del personale) e non a L. 103 milioni 101.158, di fronte ad entrate effettive che nello stesso anno furono di Lire 272.403.108 e non di L. 199.076.242. Il rapporto in percentuale non è quindi del 52 % ma del 31,51 %.

Le sarò grato, Signor Direttore, se vorrà cortesemente pubblicare questa mia lettera sulla sua apprezzata rivista.

RingraziandoLa La saluto distintamente

AERO CLUB D'ITALIA
Il Commissario Straordinario
Dott. Franco Palma

Corso per piloti istruttori civili di volo a vela

Riportiamo qui di seguito il testo della circolare prot. 3/VV/5764 diramata dall'Aero Club d'Italia

Si partecipa che presso il dipendente Centro Nazionale di Volo a Vela - Rieti - avrà luogo un corso teorico-pratico per la formazione di piloti istruttori civili di volo a vela.

Il corso avrà inizio il 1° maggio p.v. e sarà concluso, con gli esami teorici e pratici, nella prima quindicina del mese di settembre c.a.

Lo scopo di un tale arco di tempo è quello di non obbligare gli aspiranti istruttori a partecipare ad un turno a date fisse, bensì di dare loro la possibilità di frequentare il Centro N.V.V. in relazione alla disponibilità di tempo e perciò anche saltuariamente, brevi accordi diretti col Centro stesso.

Si fa presente, tuttavia, che dal 24 luglio al 20 agosto, il Centro sospenderà ogni attività, per dar luogo alla organizzazione e allo svolgimento del Campionato italiano di volo a vela.

Potranno esservi ammessi i piloti in possesso dei seguenti requisiti minimi:

- a) brevetto di pilota di aliante veleggiatore;
- b) brevetto di pilota civile di 2° grado;
- c) abilitazione al trasporto passeggero su alianti;
- d) abilitazione al traino aereo di alianti;
- e) aver compiuto 100 ore di volo su aliante, di cui almeno 60 ore da solista;
- f) licenza di scuola media inferiore.

Per quanto riguarda il comma e), si informa che questo Ae.C.I., in base alla esperienza compiuta nei corsi precedenti, ha proposto all'Ispettorato Generale Aviazione Civile, di elevare il limite minimo del-

le ore di volo a 150 di cui almeno 80 da solista.

Gli aspiranti dovranno inoltrare, tramite questo Ae.C.I., domanda in carta legale, conforme al modulo, allegato, diretta al MINISTERO TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - Ispettorato Generale Aviazione Civile - Ufficio Navigazione Aerea - Uff. Brevetti e Abilitazioni - ROMA EUR. L'Aero Club di appartenenza di ciascun aspirante inoltrerà allo scrivente la suddetta domanda, allegandovi un rapporto informativo sulle attitudini all'insegnamento dell'aspirante medesimo, compilato a firma congiunta, dal Direttore e dall'Istruttore della Scuola di pilotaggio.

Al termine del corso, e cioè entro la prima quindicina di settembre p.v., si riunirà la Commissione d'esame per le prove teoriche che potranno essere sostenute anche presso il Ministero.

Le prove pratiche, invece, saranno svolte a Rieti sotto il controllo di un pilota designato dal Ministero.

Si acclude una copia del programma teorico e pratico del corso in oggetto.

Il Centro Nazionale di Volo a Vela, a corso ultimato, dovrà redigere, per ciascun allievo, un rapporto ad espletare le mansioni di pilota istruttore di volo a vela. In tale rapporto dovranno risultare le attitudini all'insegnamento, le capacità professionali e l'assimilazione del metodo di insegnamento, nonché le capacità ad impiegarlo.

Il rapporto stesso dovrà essere compilato, a firma congiunta, dal Direttore e dal Capo Pilota Istruttore del Centro.

Il corso è gratuito per quanto ha attinenza all'attività di volo, per i voli che saranno comandati dalla Direzione del Centro N.V.V.

Tutti gli alianti sono coperti di assicurazione anonima del posto pilota e posto passeggero (ivi compresi gli allievi istruttori) per i massimali di L. 5.200.000 per M. e per I.P. e di L. 3.500 al giorno per I.T.

Gli allievi istruttori verseranno alla Direzione del C.N.V.V. una quota parte della assicurazione, nella seguente misura:

— L. 5.000 (cinquemila) i piloti che svolgeranno la sola attività relativa al corso;

— L. 10.000 (diecimila) i piloti che svolgeranno anche attività extra corso.

L'alloggio sul campo è concesso alle condizioni previste per i frequentatori del Centro (sole spese rinnovo biancheria). Il vitto è a carico dei partecipanti.

Le domande dovranno pervenire allo Ae.C.I. non oltre il 15 giugno c.a.

Si prega di dare la massima diffusione alla presente circolare.

AL MINISTERO TRASPORTI
E AVIAZIONE CIVILE
Ispettorato Generale Aviazione Civile
Ufficio Navigazione Aerea
Uff. Brevetti e Abilitazioni
ROMA - EUR

*Il sottoscritto
rato a il
residente a*

*(Prov.) chiede di
partecipare al corso per la formazione di
piloti istruttori di volo a vela, che sarà
svolto dall'Aero Club d'Italia presso il
Centro Nazionale di Volo a Vela - Rieti,
dal 1° maggio al 15 settembre 1966.*

Fa presente di essere titolare di:

— *Brevetto di pilota di aliante veleggiatore n. rilasciato in data ;*

— *Brevetto di pilota civile di 2° grado n. rilasciato in data ;*

di avere conseguito le seguenti abilitazioni:

— *traino aereo di aliante - autorizzazione ministeriale in data ;*

— *trasporto passeggero su aliante biposto - autorizzazione ministeriale in data ;*

e di avere totalizzato, fino ad oggi, ore di volo a vela di cui ore da solista.

Acclude il titolo di studio.

Con osservanza.

(luogo) lì

IL PILOTA RICHIEDENTE
.....

Trofeo Giuseppe Cenni offerto dall'Aeronautica Militare

Con vivo piacere riportiamo il testo della circolare 3/VV/5306 con la quale l'Aero Club d'Italia dà notizia della simpatica iniziativa presa dall'Aeronautica Militare.

Com'è noto, il Trofeo « Vittorio Bonomi », challenge, disputato nella Gara Nazionale di Volo a Vela dal 1957, è stato definitivamente aggiudicato al Centro Studi del Volo a Vela Alpino, nella edizione del 1965.

Per opportuna conoscenza degli Enti Volovelistici in indirizzo, si informa che lo Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, interessato dallo scrivente, ha gentilmente offerto un Trofeo che sarà intitolato al compianto Maggiore Pilota Giuseppe Cenni, Medaglia d'Oro al Valore Militare, volovelista, caduto in Sicilia il 4 settembre 1943.

Tale Trofeo, in sostituzione di quello « Bonomi », sarà in palio a cominciare dalla Gara per il Campionato Italiano di Volo a Vela del corrente anno.

Si prega di dare notizia di quanto sopra ai Soci volovelisti sportivi.

Distinti saluti.

IL SEGRETARIO GENERALE
(G. Donno)

Peter Riedel visita Calcinate

Durante un recente viaggio in Europa l'ultimo pioniere della Wasserkuppe ha visitato Varese. Presso il Centro di Calcinate ha potuto realizzare, in compagnia di S. Wielgus, un interessante volo alpino raggiungendo la quota di 5000 m. La visita si è conclusa con una simpatica serata tra amici durante la quale Peter Riedel ha ricordato in modo simpaticamente umoristico tante avventure dell'epoca pionieristica del volo a vela.

Continua l'attività sportiva a Calcinate

Guglielmo Barazzetti, detto REBA, ha approfittato di un breve ritorno in Italia per stabilire, insieme a Guglielmo Giusti con il C.V.V.8 del Centro, il nuovo primato nazionale di meta prefissata per biposti, volando da Calcinate a Vicenza per complessivi 217 km.

Su questo interessante volo attendiamo un articolo di Giusti che ci illustri anche la parte tecnica, mentre la relativa documentazione è stata inviata alla C.S.C. per la omologazione.

Attilio Pronzati ed Ezio Fiori, anch'essi con un C.V.V.8, hanno realizzato un bellissimo volo di 310 km comprendente il Rosa, parte del Gran Paradiso e raggiungendo Susa prima di ritornare a Calcinate. Nella stessa giornata si è sviluppato l'attacco dei piloti varesini verso Ovest: Gioacchino v. K. attraverso il Rosa ha raggiunto il Cervino (foto di copertina) ed il pilone prefissato di Aosta e ritornando a Calcinate percorrendo complessivi 240 km. Stefano Marietti, realizzando un guadagno di quota di oltre 3000 m. ha raggiunto Cervinia, tornando poi a Calcinate. Bertoli ed altri tre piloti hanno cercato di migliorare il record nazionale di andata e ritorno con un volo da Calcinate a Dimaro (Est dell'Adamello) di 340 km. Un forte flusso in quota proveniente da N.E. ha però reso difficoltoso il volo oltre Edolo. Mentre Bertoli, raggiunto il Tonale rientrava a Calcinate (300 km.), Roberto Manzoni anche lui raggiungendo il Tonale e G.v.K. raggiungendo Dimaro, sono stati costretti ad atterrare a Delebio/Valtellina poco dopo le 17. Franco Veronesi ha atterrato al pilone.

Inoltre è stato realizzato, durante la seconda settimana di Maggio, il triangolo di 230 km. (Passo Sempione, Lago di Truzzo ad Ovest di Chiavenna) da Adele Orsi e G. v. K.

Il mese di Maggio si è chiuso brillantemente.

Sabato 28, sfruttando una situazione di termo-onda, Pronzati, Wielgus/Orsi e G.v.K. con una quota fino a 5300 m

hanno raggiunto e parzialmente superato la barriera principale delle Alpi al Gottardo.

Domenica 29 può essere chiamato il giorno più brillante della storia di Calcinate: — Franco Veronesi completa per la prima volta un triangolo di 302 km. nella zona alpina con i piloni Passo della Spluga ed Edolo.

— Adele Orsi stabilisce un nuovo record nazionale femminile di andata e ritorno con un volo Calcinate/Dimaro di 340 km.

— Attilio Pronzati completa un triangolo di 230 km. sul biposto Bocian con i piloni: Passo San Bernardino e Sempione;

— Riccardo Kufferle raggiunge il pilone a Dimaro e nel ritorno atterra a Colico, 285 km.;

— Walter Vergani, Roberto Manzoni e G.v.K. realizzano il volo prefissato di Calcinata-Merano e ritorno di 412 km. (nuovo record nazionale).

In totale, Domenica 29 Maggio, si è volato per complessivi 3250 km!!

Complessivamente in Maggio si è volato per 720 ore!

Aosta: ottimo trampolino per voli di distanza

Marietti: da Aosta a Belluno, Km. 379: un'ipoteka sul trofeo Valzania?

Sabato 28 maggio, con la fortuna di azzeccare la giornata adatta al primo giorno di permanenza ad Aosta, Marietti si è fatta la traversata delle Alpi.

Partito alle 12,45 con meta prefissata Bolzano, ha fatto rotta per Domodossola, Locarno, Valtellina, Passo del Tonale e Val di Sole.

Arrivato a Bolzano troppo presto e con troppa quota si è lasciato attirare dalle Dolomiti. Fanatico del turismo volovelistico, voleva andare a Cortina. Il folle! Crediamo che si sia perso ed abbia poi arrancato per arrivare in pianura.

I maligni dicono che Domenica, la chiesa di S. Stefano a Belluno sfolgorasse per l'accensione di molti ceri straordinari!

Cianigrafie

Interrogativi Standard

Vorrei elencare alcuni fatti.

I) Dieci anni fa, specifica OSTIV: 15, niente flap, ruota fissa, diruttori OK, semplicità, economia. Entusiasmo, viva l'alianza semplice per tutti.

II) Premi.

a) Ka 6; d'accordo, c'è lo spirito Standard.

b) Austria: magnifico, meglio certo del Ka 6 in velocità, ma meno termichiere. Quanto all'economia... costa poco più di uno Skylark. Poi passa a 17 m. per migliorare la termicabilità.

c) Vasama. Corsaiolo uso Austria, un poco più semplice: quasi un ritorno verso lo spi-

rito Standard, se fosse un poco meno birroso (Un nome, una garanzia, Vasama vuol dir Freccia!).

d) Dart 15. Rispettabile, specie come equilibrio fra le caratteristiche, per quanto sempre meno termichiere e più corridore del suo babbo Skylark. Scelta comprensibile, però longherone legno più metallo (viva la riparabilità!); poi prima ancora del concorso esce il 17 m. per english wheather. A quando il 19 m., nella tradizione Skylark che ha cominciato con 13 m.? Ora poi Slingsby assorbe EON, e produrrà l'EON 463 perchè « riempie un posto vuoto nella sua gamma », mentre spinge il Dart 17 in sostituzione dello Skylark.

Ma allora hanno premiato un 15 che lo stesso costruttore porta a 17? E addirittura lo sostituisce con un altro 15? Ma allora non era da premiare il 463?

III) Il Foka viene regolarmente incensato, ma la giuria dice che « non risponde completamente allo spirito Standard »; e può essere vero come posizione del pilota (per il resto mi pare normale). Ma ora che la FAI ha respinto la proposta OSTIV di fissare un minimo di altezza interna, mi spiegate in che modo il Foka è fuori dallo spirito?

IV) E lo Spatz dove lo mettiamo? Non è assai più standard di alcuni premiati? Non sarebbe da menzionare? Questo non vale anche per altri?

Mi pare inutile continuare: è chiaro che l'idea Standard sta andando a farsi friggere. Perchè?

Il giro del fumo forse è il seguente:

— concorrenti: vogliono andar forte anche se ciò significa meno termicabilità, tanto loro sono bravissimi e salgono lo stesso.

— progettisti: li seguono sia per passione sia perchè è più facile trovare i soldi promettendo un superextra che un vero Standard economico (parentesi: poi i progettisti pensano che le termiche siano sempre di 3 m/s, e sbagliano facile il peso di 30 Kg.).

— giuria: e che volete che faccia? Cerca di scegliere, come può, il migliore. Dico

come può, perchè talvolta ci vogliono anni per capire qual'è il migliore fra due alianti simili, mentre la giuria deve valutare mezza dozzina di alianti in dieci giorni. Ho anche l'impressione che le giurie tendano a trascurare la termicabilità, il che è grave: ma come possono giudicarla volando dall'alba alle 10 di mattina?

Quanto alla semplicità ed economia, evidentemente, non tentano neanche di giudicare.

Rebus sic stantibus, gli Standard saranno sempre più dei libera con la ruota, e costeranno supergiù come i libera. Non scherzo: ad esempio la FAI ha appena ammesso « flap o freni ». Ovvio che un flap che, oltre a cambiare la curvatura, faccia anche da freno, può dare qualcosa: molti ci si butteranno. Però il comando sembrerà un presepio meccanico, e il tutto costerà forse di più che flap più freni.

Ma allora vogliamo l'aliante per tutti o scherziamo? I 15 sacri metri servono per spendere meno, o per evitare i 14 m? Qui ci stiamo illudendo: la Standard dovrebbe far nascere alianti per il pilota medio e invece otteniamo ordigni spaziali, parliamo di semplicità e invece stiamo sorpassando i libera. Cosa si può fare?

1ª soluzione.

Non far niente: è la più probabile. Però la Standard già puzza di morto: l'SHK e il Dart 17 già indicano che la gente comincia a fregarsene, dei sacri 15; e per quel poco che costa preferiscono un poco d'ala in più. Perchè la verità è che, per avere certe caratteristiche, costa meno un 18 m. « a la Spatz » che un 15 raffinato.

2ª soluzione.

Tentiamo di curare la Standard; sarà difficile, molti strilleranno. Primo difetto della St: termicabilità trascurata, tutti gli studi rivolti a correre. Gli St attuali scendono come il Meise, ma hanno il 25 % di planata in più, e anche il raggio di spirale è aumentato (salvo alcune eccezioni). Invece il pilota medio (livello C d'argento) fa ancora fatica a trovar la termica per star su, e 10 cm/s significano 360 m. all'ora; e cioè dover trovare una termica in più ogni ora: bisogna dargli un'aliante che scenda poco e salga facile.

Un sistema è stabilire un carico alare massimo: 22 Kg/mq (4,5 lb/sq.) dovrebbe servire, anche se qualcuno andrà verso profili meno curvi.

Altro sistema: stabilire che lo St deve spirare a 60 Km/h e 20" al giro.

Ultimo sistema: inventare la gara di « velocità di salita ». Sgancio a 500 m., commissario a 1500 m., percorso da ripetere tre volte. Una gara di salita ogni due gare di distanza. Non è molto semplice...

Secondo difetto della St: semplicità sparita. Mi sa che non c'è niente da fare: tanto vale riconoscere che non siamo capaci di misurare. Si potrebbe stabilire cosa non si vuole: vietata la incidenza variabile, vietato usare più di tre cuscinetti a sfere, vietate le superfici a doppia curvatura; ma forse è meglio lasciar perdere.

Poi il costo dipende dalla serie, oltre che dal disegno: ma stabilire che, per essere St, bisogna far 100 alianti è un pò troppo.

3ª soluzione.

Lasciamo la Standard al suo destino, e inventiamo la Simplex: 22 Kg/mq al massimo, spirale a 60 Km/h in 20", ruota fissa con freno, niente flap, direttori efficaci sino a 60° di picchiata, peso max 240 Kg, nessun pezzo più lungo di 7 m nè pesante più di 80 Kg, abitacolo capace di contenere un uovo di 80x60 cm in bolla: dovrebbe essere l'ideale per lo sport del pilota medio.

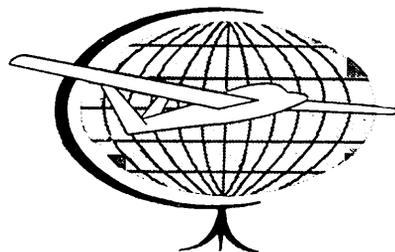
4ª soluzione.

Quella giusta, che io non so. Qualcuno l'ha in mente?

Postscriptum.

E i biposti sono spazzatura? Già prima se ne vedevano pochi, ma da quando non ci son più gare addio fichi; e ormai di veicoli monoposto c'è solo l'aliante e il carro funebre. Pensiamo proprio che avere dei biposti che valgano i mono attuali non serva a nulla? Non dobbiamo riconoscergli almeno un valore uguale agli Standard. e ricreare quindi la loro categoria?

VOLO A VELA NEL MONDO



RASSEGNA DELLA STAMPA VOLOVELISTICA INTERNAZIONALE

Svizzera

dal nostro corrispondente

Riportiamo qui di seguito i risultati dei Campionati nazionali svizzeri — i primi sul continente del 1966 — che hanno avuto luogo a Hausen dal 14 al 22 maggio.

- 1ª gara: andata e ritorno di 200 km, vincitore: Nietlispach
- 2ª gara: andata e ritorno di 160 km, vincitore: Nietlispach
- 3ª gara: triangolo di 250 km, vincitore: Seiler
- 4ª gara: distanza su linea spezzata di 200 km, vincitore: Luescher
- 5ª gara: andata e ritorno di 160 km, vincitore: Wetli
- 6ª gara: andata e ritorno di 120 km, vincitore: Seiler.

Le condizioni meteo sono state purtroppo avversate da continue formazioni temporalesche e pertanto i temi sono stati limitati.

È interessante il fatto che per la prima volta, in un Campionato nazionale, è stato applicato il nuovo sistema di punteggio, particolarmente semplice, recentemente elaborato dall'inglese W. Wallington, già ampiamente presentato in queste pagine. I primi commenti in merito dei diversi partecipanti sono pienamente favorevoli a questo nuovo sistema.

Ecco la classifica finale:

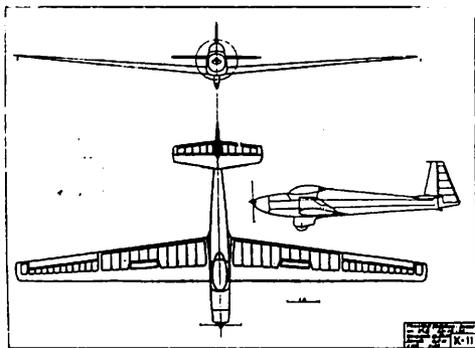
1° Nietlispach, SHK	punti 18
2° Seiler, Super-ELFE	» 28
3° Luescher, Standard-ELFE	» 29
4° Bloch, Standard-ELFE	» 31
5° Haechler, SH 1	» 34
6° Bucher (Germania), SHK,	» 38
7° Lehmann, Ka-6	» 48
8° Wetli, Ka-6	» 50
8° Wroblewski (Polonia), Foka-4	» 50
9° Spysiger, Ka-6	» 56
10° Catry (Francia), Edelweiss,	» 58

Germania

da Aerokurier/Soaring

Presentiamo ai nostri lettori due nuovi tipi di motoalianti che rappresentano un altro passo avanti in questo interessante campo:

K-11 della Schleicher, vedi cliché n° 1 (tre viste dell'aliante)



Motore a due tempi con quattro cilindri, tipo Hirth da 25 HP, la cellula è simile al presente aliante Ka-8

Massima alita con motore: 2,5 m a 140 km/h

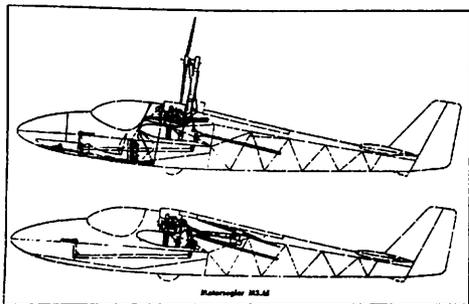
Efficienza: 19 a 70 km/h

Apertura alare: 12,8 m

Discesa minima: 0,97 m/sec a 65 km/h

Con elica ripiegabile l'efficienza sale a 22,6

MS. 65 di G. Blessing, vedi cliché n° 2 (due viste di fianco)



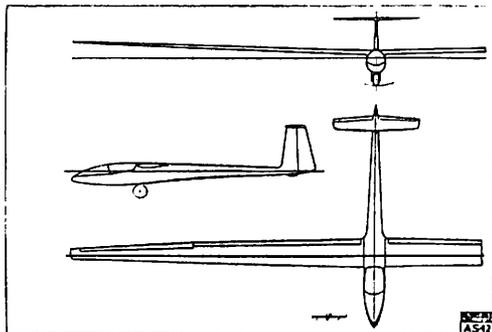
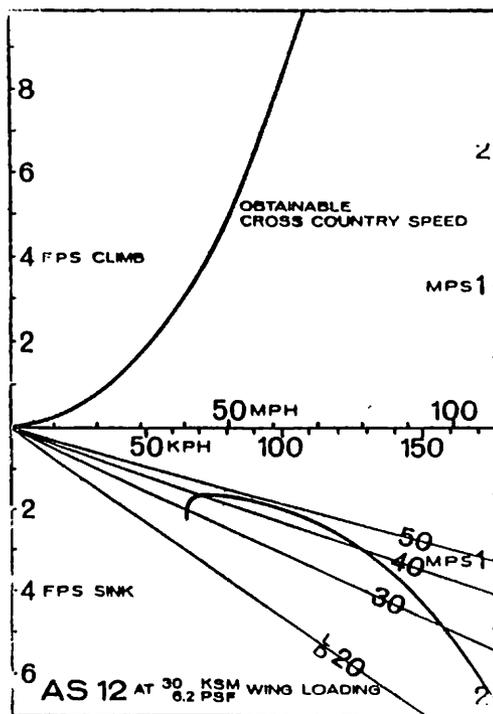
La particolarità di questo aliante è rappresentata dal fatto che l'elica ed il suo supporto possono essere ripiegati nell'in-

terno della fusoliera, ristabilendo così le caratteristiche aerodinamiche.

Il motore è a quattro tempi di 45 HP, l'elica è posta un metro sopra il motore ed il supporto è rappresentato da una leva in lamiera d'acciaio di 12/10, la trasmissione è data da una speciale cinghia di gomma che evita lo slittamento.

da Sailplane & Gliding

È stato recentemente presentato al pubblico il prototipo del nuovo aliante « super » AS-12 che rappresenta un ulteriore passo in avanti dell'ormai famoso « tutto-plastica » D.36.



vedi cliché n° n - a (trittico dell'aliante)
vedi cliché n° 3 - b (polare dell'aliante)
I primi voli sperimentali hanno confermato l'efficienza teorica prevista di 47 e la buona manovrabilità.

L'aliante è munito di un freno a paracadute che è però impiegabile una sola volta per ogni volo.

Altri due modelli sono già stati realizzati e parteciperanno ai prossimi Campionati nazionali di Germania.

Il futuro di questo aliante può essere rappresentato dal fatto che volando alla massima efficienza del Ka-6, deve tenere la velocità di 140 hm/h!

* * *

Finlandia

da Air et Cosmos

Due nuovi aliante sono stati costruiti recentemente in questo paese nordico. Il primo si chiama IKV-3, è di 18 metri di apertura alare e costruito interamente in legno; l'ala è stata realizzata con profili Wortmann. Si prevede un'efficienza di 38 ed una discesa minima di 0,55 m/s a 70 km/h, con flaps e carrello retrattile.

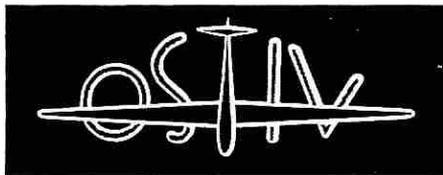
Il secondo aliante è il PIK-17, un aliante da scuola ed allenamento con apertura di 12 m; efficienza di circa 25.

* * *

Francia

da Sailplane & Gliding

È stato realizzato il « tuttoplastica » Wassmer 26 con apertura di 15 m e profili Wortmann; l'altezza della fusoliera è di 80 cm e la posizione del pilota risulta meno inclinata che nell'Edelweiss.



Organisation Scientifique et Technique
Internationale du Vol a Voile

Volo a vela e meteorologia

*Scienziati di tutto il mondo
si danno convegno a Calcinatè*

Un meritato riconoscimento all'attività sportiva varesina. Partecipano anche un membro della NASA e tecnici qualificati italiani.

Si è riunita recentemente nella propria sede, presso il Centro Studi Volo a Vela Alpino di Calcinatè del Pesce, l'Ostiv Gliding Research Institute, e cioè l'Organizzazione scientifica e tecnica internazionale del Volo a vela, rappresentata da quattordici membri di varia nazionalità con il compito specifico di promuovere il progresso tecnico e scientifico, sia per quanto riguarda le doti costruttive di robustezza e di qualità di volo degli aliante, sia per quanto attiene alla meteorologia particolarmente rivolta allo studio dei movimenti dell'aria suscettibili di sfruttamento.

Il prof. P. Morelli, noto docente universitario di Torino e progettista egli stesso di vari tipi di aliante che hanno avuto molto successo, ci ha cortesemente illustrato gli scopi della riunione dell'Ostiv presso l'Aeroporto varesino.

« È un onore per l'Italia — egli ci ha detto — che i membri di questa importante organizzazione internazionale vengano da tutto il mondo a scegliere la propria sede di riunione a Varese. Ed è merito dello spirito di iniziativa e della passione sportiva dell'industriale varesino Giorgio Orsi l'esser riuscito a far concentrare qui l'attenzione degli studiosi di ogni Paese, con un implicito riconoscimento verso i successi costruttivi e sportivi degli Italiani nel campo del volo a vela. È, poi, anche un notevole vantaggio, perchè ci è possibile allargare la base dei nostri interventi. »
« Qual'è l'argomento all'ordine del giorno? »

« Il Consiglio direttivo dell'Ostiv deve decidere il programma di due corsi: uno si terrà a Calcinate nel prossimo settembre sulle previsioni meteorologiche applicate al volo a vela; l'altro avrà luogo nell'aprile del 1967 sulla valutazione delle performances e delle qualità di volo degli alianti, con particolare interesse per gli istruttori, i colaudatori e gli sportivi in generale. »

« Che cosa si è deciso sinora? »

« La messa a punto del regolamento tecnico sulla navigabilità degli apparecchi, che i costruttori dovranno osservare. Purtroppo, sinora, ogni Paese dava un certificato di navigabilità secondo le proprie norme, creando disparità notevoli. Le disposizioni erano più o meno severe, non essendo uniformi, e gli alianti risultavano di caratteristiche e di possibilità differenti. Qui si sta unificando il regolamento su base internazionale e, a tale scopo, sono in Commissione rappresentanti dei vari Registri aeronautici. Al Regolamento Ostiv si stanno adeguando Francia, Germania, Polonia, Inghilterra, Italia, mentre altre Nazioni aderiranno prossimamente. L'aliante sta subendo una profonda evoluzione tecnica, dovuta al suo crescente impiego velocistico nelle competizioni nazionali e internazionali. Oggi esistono apparecchi che nelle planate di arrivo superano i duecento chilometri all'ora: tutto ciò crea problemi tecnici severi, perchè occorre incrementare le doti di penetrazione col minimo sacrificio delle capacità di guadagno di quota in ascendenza. »

« Il volo a vela è fine a se stesso, è soltanto uno svago e un divertimento di piloti addestrati ed audaci? »

« No. È uno strumento importante di ricerca scientifica, soprattutto per gli studi meteorologici che implica, e un formidabile vivaio di piloti per l'Aeronautica militare e per le linee aeree civili. C'è un vecchio detto: un buon pilota di aereo a motore non è sempre un buon pilota di aliante, un buon pilota di aliante è sempre un ottimo pilota di apparecchio a motore. »

« La validità del secondo concetto è evidente. Ma, nell'epoca dei satelliti artificiali, come può il volo a vela servire alla meteorologia? »

« Con l'aliante si possono effettuare sondaggi a velocità ridotta, verticalmente e orizzontalmente. Si rilevano dati sulla struttura dell'atmosfera con un'esattezza

che nessun altro velivolo o congegno possono offrire. »

« Qual'è la posizione dell'Italia nell'attività sportiva volovelistica e nella ricerca meteorologica? »

« Rispetto ad altre Nazioni più favorite da condizioni orografiche, come ad esempio gli Stati Uniti, o da zone pianeggianti e prive di ostacoli per l'atterraggio, come l'URSS, la Polonia ed altre, noi ci troviamo in evidente svantaggio, colmato però dalla bravura dei nostri piloti e dalla scienza dei nostri meteorologi. In Italia si fa del volo a vela di alta qualità, con piloti di livello internazionale, e si vola su apparecchi nazionali di avanguardia. D'altronde, a Calcinate del Pesce ne sapete qualcosa. I vostri campioni hanno battuto vari record e svolgono un'attività primaria. Varese costituisce un centro volovelistico veramente importante: l'Ostiv ha scelto la sua sede presso di voi. »

« Quali sono i membri partecipanti alle sedute di questi giorni? »

« Eccoli: G. Aldino (RAI, Roma), F. De Florio (RAI, Milano), B. Schneider (Fed. francese volo a vela), P. Morelli (Aero Club d'Italia), R. E. Schreder (SSA, USA), F. Tonnis (LBA, Germania), J. Matshega (Germania), F. J. Sweet (NASA, USA), J. Sandane (Polonia), J. Bojanowski (Polonia), M. Zacher (Germania), W. Nikijuluw (Olanda), C.W.A. Oyens (Olanda, Presidente della Commissione), J. B. de Jonge (Olanda). »

NICOLA VACCARO

F.A.I. - Rinviati i campionati mondiali

Riunita la Commissione Internazionale Volo Senza Motore

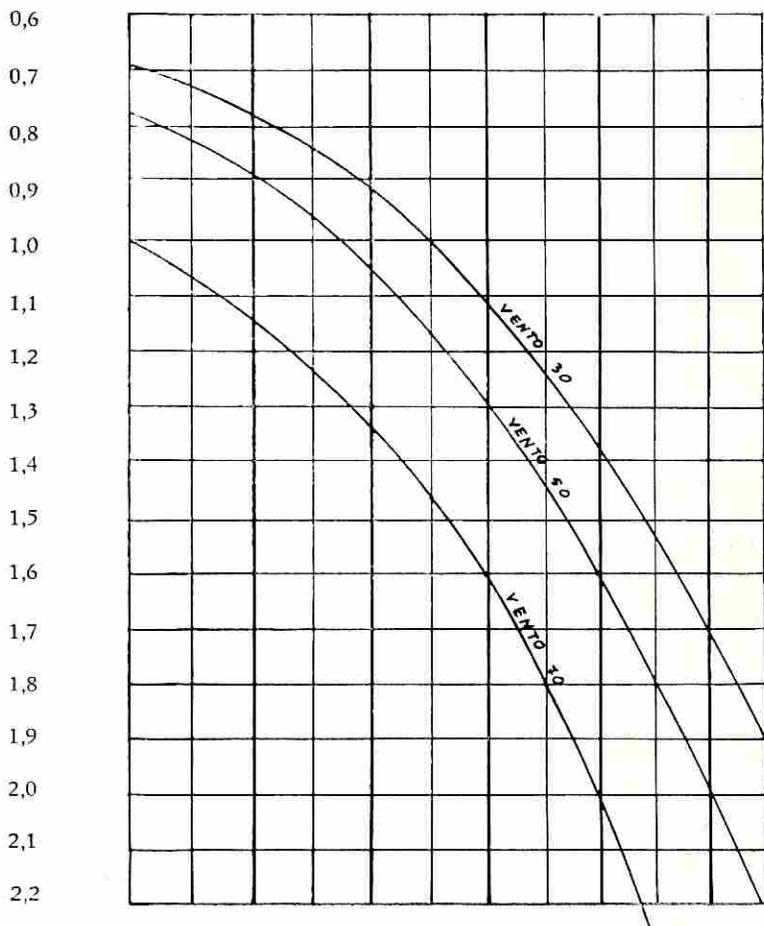
La Francia ha reso noto di non poter provvedere all'organizzazione dei Campionati Mondiali previsti per il 1967.

Conseguentemente l'Ufficio Centrale della C.V.S.M. ha deciso che i Campionati Mondiali non avranno luogo nel 1967 ma bensì nel 1968. Lo stesso ufficio ha invitato gli Aero Club Nazionali che desiderassero organizzare questa manifestazione a far conoscere le loro proposte al Segretariato della F.A.I. entro il 15 settembre 1966.

Ricerca della massima efficienza in presenza di vento trasversale

per una miglior interpretazione dell'articolo di Stefano Marietti, riportiamo qui di seguito la tabella che è stata erroneamente omessa nel numero precedente.

99	106	114	122	130	148	Vel. anem./Vento 70 Km/h
86	94	103	112	121	130	Vel. anem./Vento 50 Km/h
76	85,5	95	104,5	114	124	Vel. anem./Vento 30 Km/h
70	80	90	100	110	120	Vel. effettiva



Forse che sì, forse che no

Risposte:

1) FALSO

Il calore latente di vaporizzazione è la quantità di calore necessaria a far evaporare un grammo di liquido. Si esprime in calorie. Varia a seconda della temperatura e della pressione (540-580 cal.).

2) VERO

In conseguenza della diminuzione della pressione atmosferica l'anemometro indica una velocità inferiore alla reale, con uno scarto di circa 5 % per ogni 1000 m. di quota.

3) VERO

L'aria del settore caldo si sposta in senso antiorario sulla linea di avanzamento del fronte.

4) VERO

Se la curva è corretta, la forza centrifuga è uguale al peso; la componente è uguale a $\sqrt{2}$ e cioè 1.41. Per ottenere un analogo aumento della portanza, la velocità deve aumentare del 20 %.

5) VERO

Appartiene a Ferrari, che la conseguì nel 1958 con la quota di m. 10.030.

6) FALSO

La voce QNH indica la pressione barometrica da inserire nell'altimetro per leggervi, in atterraggio, la quota ufficiale dell'aeroporto. In queste condizioni l'altimetro segna la quota sul livello del mare.

7) FALSO

È di 30 cm.

8) VERO

Sulla base della temperatura fornita dai due termometri, umido e secco.

9) FALSO

Il pilota deve dimostrare di aver tagliato la bisettrice esterna dell'angolo al pilone.

10) FALSO

La bussola è influenzata dagli strumenti e dai circuiti elettrici. Inoltre può essere deviata dagli stessi magneti di compensazione, se era stata compensata a bordo di un altro apparecchio.



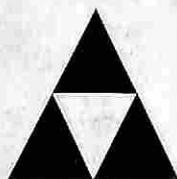
pavimenti
e
rivestimenti
domosic

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