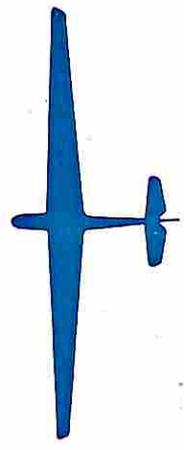


VOLO A VELA

PERIODICO DEI VOLOVELISTI ITALIANI N. 66



NOV.-DIC. 1966





La Signora Pinuccia Valzania e Gioacchino von Kalckreuth con il trofeo « Nello Valzania » messo in palio dal Gruppo Volo a Vela di Como.

(Foto E.P.I.)

Vedere articolo nell'interno di questo numero.

VOLO A VELA



Periodico dei Volovelisti Italiani

N. 66 Nov.-Dic. 1966

a cura del

CENTRO STUDI DEL VOLO

A VELA ALPINO

Varese - Aeroporto « Paolo Contri »
Calcinate del Pesce

ABBONAMENTI PER ANNO SOLARE

Italia: ordinario	L. 4.000
Italia: sostenitore	L. 10.000
Estero: ordinario	\$ 10,—
Estero: via aerea	\$ 13,—
Una copia: Italia	L. 1.000
Estero	\$ 2,—

i prezzi di cui sopra sono comprensivi dell'IGE

Spedizione in abbonamento postale
Gruppo IV

Comitato Redazionale:

Lorenzo Scavino
Giacchino v. Kalkkreuth
Nicola Vaccaro
Stefano Marietti

Corrispondenti:

Altieri Luigi
Balbis Cesare
Bassi Francesco
Della Chiesa Carlo
Ferrari Bruno
Galli Egidio
Malaguti Maurizio
Masten H.
Nannini Umberto
Serra Sandro
Spadoni Costante
Valerio Gualfredo
Wielgus Stanislaw

con la collaborazione di tutti i volovelisti

In copertina: *Il Crib in volo*

Sommario

- 3 Guida del Volo a Vela in Italia
- 15 Lettera da Roma
- 17 Quando la bussola impazzisce
- 22 Primato mondiale di andata e ritorno
prefissa: 736 Km.
- 26 Safari in Francia
- 30 Il Campionato Austriaco 1966
- 37 Il giudizio di Henry sull'M 200
- 39 12000 metri... senza ossigeno
- 43 Notiziario
- 52 Volo a Vela nel Mondo

Volo a Vela augura a tutti i suoi lettori un Felice Anno Nuovo e migliaia di silenziosi chilometri intorno al nostro globo!

Volo a Vela wishes to all its readers a Happy New Year and many miles flown silently around the little globe of ours.

Volo a Vela wünscht allen seinen Lesern ein Gutes Neues Jahr und viele erfolgreiche Segel Flüge rund um den Erdball.

Volo a Vela souhaite les meilleurs voeux pour une Bonne Année et millier de kilometre à voler silencieusement!

A todos los lectores de Volo a Vela un Feliz Año Nuevo y muchos kilometros a volar!

GUIDA AL VOLO A VELA IN ITALIA

L'ATTIVITA' DEI CLUB

Siamo lieti di poter pubblicare le prime relazioni riassuntive sulla attività volovelistica svolta negli aeroclub nel 1966.

Ringraziamo per questo i presidenti, gli addetti al volo a vela e gli amici che, rompendo l'omertà di pigrizia grafica, hanno accolto il nostro invito di collaborare.

Speriamo di completare il quadro nel prossimo numero, poichè mancano le notizie di molti aeroclub e non dei meno importanti.

ALESSANDRIA

La promessa di un buon inizio

(dal nostro corrispondente Gualfredo Valerio)

L'attività volovelistica ad Alessandria è stata quest'anno minima: 25 ore circa, anche perchè dei due trainerori uno non era facilmente reperibile, per cui le 25 ore sono state volate da un solo pilota trainato da me.

A questo purtroppo bisogna aggiungere un'altra considerazione: la diffidenza, per non dire l'ostilità preconcepita nei riguardi del volo a vela da parte di chi pratica solo il volo a motore, tipica di molti Club, è esaltata nel mio conseguenze facilmente immaginabili. Con l'approvazione del nuovo Stato, secondo il quale il volo a vela entra di diritto « alla pari » nei Club, spero che le cose miglioreranno. Una ventina di piloti del mio Club sarebbero disposti a conseguire il « C » purchè lo si potesse fare in Alessandria non avendo il tempo o la possibilità di recarsi a Rieti: ecco il motivo della mia decisione di fare il corso istruttori di volo a vela, nella speranza cioè di istituire una scuola in Alessandria.

M'auguro pertanto che col tempo le notizie dal mio Aero Club diventino più sostanziose.

AOSTA

Riserva d'onda

(dal nostro corrispondente Cesare Balbis)

L'anno 1966 è iniziato con situazioni meteorologiche favorevoli per il volo a vela, ma queste sono andate mano mano affievolendosi sino al punto di non permetterci quasi nemmeno la possibilità del solito pendio su Arpuilles.

Abbiamo, dopo due mesi di pressioni pressochè livellate, un exploit il 13 marzo: è il Motta che levatosi in volo per un sondaggio, non essendo la situazione ondulatoria visibile (e tanto meno ci è possibile prevederla non avendo possibilità di effettuare sondaggi con apparecchiatura adatta) ridiscende immediatamente per caricarsi di ossigeno e tentare il record Italiano monoposto. Alla notizia « c'è Onda » scatta il relé e l'Aeroporto diventa un formicaio, piloti che vanno e vengono, ossigeno, radio, tute imbottite, guanti, calze calzini calzettoni e scarponi, ma lassù farà ancora freddo? Parata di alianti, chi farà il traino? Alla fine della giornata, risultato, cinque diamanti ed una prova per l'insegna d'oro.

Zanetti Amleto	mt.	7.750
Rasini Cesare	»	7.850
Fabbri Gianni	»	6.950
Motta Carmelo	»	8.070
Balbis Cesare	»	6.450

tutti livelli QHN

Volarono lo stesso giorno:

Mantica mt. 8.050

Carrer » 6.550

Ramaccioni » 5.250

Per la prova dell'insegna d'oro si qualificò Stefani Umberto con mt. 5.000 -

15 marzo - Prova del C. d'oro di Massoni Giovanni con mt. 6.730.

26 marzo - Imponente ciclone sulla Scozia con forte gradiente barico, una condizione ondulatoria pre-frontale sulle nostre Alpi; chiesi ad un ufficio specializzato l'intensità e direzione del vento in quota e mi diedero 40 nodi da 30°, feci bene a non fidarmi perchè era proprio da 330° come sospettavo dalla forma delle lenticolari, e non mi stupiva che quell'Ufficio mi desse quei dati perchè si trovava proprio sotto vento al Cervino e di conseguenza mi segnalava un rotore. Situazione ideale per provare ad uscire e fare il mio primo fuori campo. Fu proprio Felino (Parma) a concedermi un piccolo campo di grano fortunatamente gratis, dopo aver sfruttato l'onda sulle Alpi e termodinamica sugli Appennini.

8 maggio - Per la prima volta volo di distanza in termica da Aosta a Torino. Anche se breve è il tratto percorso lo giudico di molta importanza, perchè Motta e Rasini hanno dimostrato che dalla Valle d'Aosta si può uscire anche in termica. E c'è di più: nel traino di ritorno, il Rasini si sgancia, inavvertitamente sopra Ivrea ed ecco che, per nulla demoralizzato, fa il rientro da solo percorrendo circa 60 Km. con un forte vento contrario.

26 maggio - due prove per l'insegna d'oro:

Otto Muller mt. 4.800

Peter Lacmer » 5.250

tutti e due provenienti dalla Germania.

27 maggio - Insegna d'oro Centofante Enzo mt. 5.330

28 maggio - altro volo di distanza Aosta-Belluno

29 maggio - Insegna d'oro Matschullat Alfred di Baden mt. 4.100

19 giugno - Insegna d'argento Guido Mariotti mt. 2.730.

Molte altre giornate d'onda non sono state sfruttate per vari motivi, è comunque dimostrato ormai che ad Aosta si possono fare ottimi voli in quota sfruttando onda o pendio con traini discretamente brevi dai 5' ai 25'.

Quest'anno si è aperta la strada anche alla distanza; anche se molto più difficili sono e saranno i rientri oltre i 150 Km., resta certo che Aosta sarà un buon trampolino per i 500 Km. in Italia.

Come attività volovelistica si è fatto un discreto numero di ore; a tutto oggi 360 ore con alianti del nostro Aero Club e 435 ore con alianti privati.

Tutte queste ore sono svolte da piloti che vengono per affinarsi al volo di montagna e non da allievi, basta infatti constatare che nel 1966 solo quattro sono i nuovi brevetti. Essi potrebbero certamente aumentare se si pensasse a reclamizzare la zona ed a diminuire il prezzo del costo-ora degli alianti nei giorni settimanali, tenendo conto che il personale, assicurazioni e tutto il rimanente, costituisce spesa fissa annua e di conseguenza tenere fermi gli alianti lungo i giorni feriali va a completo discapito dell'Aero Club locale.

La maggiore attività viene svolta, nel nostro Aero Club, nei mesi di marzo, aprile, maggio ed agosto, quest'ultimo mese è frequentato soprattutto da piloti stranieri in vacanza.

Siamo alle soglie della nuova stagione e mentre il mondo volovelistico italiano sarà in letargo, qui ad Aosta si faranno i voli in onda che danno pur sempre qualcosa di nuovo, già si parla di migliorare ancora il record Nazionale di altezza per biposti e, perchè no, anche quello monoposto che ormai è da parecchio tempo che è immutato.

Se le condizioni saranno favorevoli, quest'anno si sentono tutti dei missili e punteranno ai 500 Km.

Il 1966 sta per concludersi. Per il momento, grazie al cielo, incidenti, con il volo a vela non ne abbiamo avuti, auguro perciò a tutto il volo a vela Italiano un felice 1967 denso di giornate fumanti.

Un cordiale saluto dalla « Riserva di Onda » dalla Valle d'Aosta.

BOLOGNA

Si comincia ad « uscire dal maneggio »

(dal nostro corrispondente Sandro Serra)

Data la scarsità costante delle condizioni meteorologiche favorevoli sulla zona, accentuata particolarmente quest'anno dalla continua presenza di pressioni livellate sull'alta Italia, solo pochissime giornate sono state propizie allo svolgimento di un'attività volovelistica che non fosse soltanto tesa all'allenamento dei piloti. Sul nostro aeroporto gravano inoltre difficoltà di ordine disciplinare per i decolli e gli atterraggi, data anche la concomitante attività paracadutistica.

Nonostante questo si può affermare che il 1966 ha segnato un notevole progresso nel volo a vela bolognese e per il numero dei neofiti istruiti e per il numero dei nuovi brevettati e per il chilometraggio percorso nei tentativi per il conseguimento delle insegne FAI « C » d'argento e « C » di oro. Quest'ultimo risultato è altamente indicativo per il nuovo indirizzo del volo a vela bolognese, che sta nettamente uscendo dal « maneggio ».

Nel periodo di ferragosto ancora una volta si è rinnovata la tradizionale vacanza volovelistica sul campo di Pavullo, dove purtroppo non è mai apparsa la sospirata giornata fumante. Erano presenti 7 piloti con un biposto, un monoposto ed un trainatore. Parallelamente altri nostri soci si sono prodigati perchè l'aeroposto di Ferrara potesse svolgere l'attività, che senza la loro presenza non avrebbe potuto avere luogo.

Di notevole interesse l'esperienza fatta all'estero. Nel mese di giugno 7 piloti con 3 alianti, rispettivamente un « URIBEL C », un « SD 4-C » FOKA ed un « M 100 S », si sono recati per 12 giorni a Zell-Am-See in Austria per « uscire dal guscietto » e toccare con l'ala le favoleggiate condizioni alpine. Le giornate buone, intervallate dalla pioggia, hanno permesso di portare a termine voli molto interessanti per il plafond alto e per la diversa tecnica di volo. Risultati conseguiti: un'ottima esperienza di viaggio con

traino stradale di alianti smontati su carrello, voli di elevato interesse in condizioni termodinamiche e due distanze in linea retta di più di cento chilometri, entrambi a medie elevatissime (una di 111 Km. a 107 Km/h).

L'annata ha visto a Bologna 5 nuovi piloti brevettati ed altri 9 in corso attuale di istruzione.

I periodi di massima attività sono caduti nei mesi di maggio e giugno seguiti da quelli di aprile, marzo e luglio.

Al 31 ottobre erano state volate 374 ore e 25', con un aumento rispetto allo stesso periodo del precedente anno di 23 ore volative.

Sono stati effettuati vari tentativi per il conseguimento di insegne FAI da parte di 3 piloti con il risultato pratico di una percorrenza totale di Km. 606.

L'anno volovelistico bolognese si chiude con due avvenimenti forieri di nuove prospettive per il nostro sodalizio: da un canto le rinnovate elezioni all'Aero Club d'Italia e la costituzione della commissione centrale permanente per il volo a vela, dall'altro canto il conseguimento da parte di due soci, Enzo MELA ed Enrico RUFFINI, del brevetto di istruttore. Il primo avvenimento ci induce a sperare in un più funzionale ed organico sviluppo della nostra attività ed il secondo in un pratico e solerte aumento del numero dei piloti che potranno venire ad ingrossare le file dei bolognesi che, con il viso rivolto al « culmulus tirans », programmano bei voli e lunghe distanze in aliante.

CREMONA

Un neonato che promette bene

(dal nostro corrispondente Bruno Ferrari)

Il Gruppo volo a vela di Cremona ha iniziato solo quest'anno l'attività in quanto l'aeroporto locale è aperto al traffico solo dal mese di gennaio. Aggiungasi a ciò la lentezza degli organi preposti al rilascio della licenza di scuola che infatti non è stata ancora rilasciata. Anche per il traino abbiamo avuto difficoltà notevoli, infatti non è stato possibile reperire un L.5 ed anche su questo punto l'Aero Club d'Italia non ci ha certamente favo-

rito. Si è dovuto ripiegare su un velivolo di uso promiscuo — volo a vela, volo a motore — un FL.55 che, pur assolvendo al suo compito non è risultato valido che per brevi periodi. In conseguenza di questo l'attività è risultata ridotta. Sono state infatti effettuare n. 61 ore di volo e 17 minuti.

Buona invece l'efficienza dei due aliante: un Blanik e un M 100. E' in corso di acquisto e di « restauro » un vecchio Vizola. Notevole successo ha avuto un corso teorico-pratico svolto nei mesi di maggio-giugno. Numerosi allievi, piloti potenziali, sono stati portati ad un sufficiente grado di preparazione teorica. Si sono svolti voli a doppio, dimostrativi. Si è avuto un solo tentativo di distanza, riuscito, Cremona-Reggio Emilia; fu un volo di notevole facilità caratterizzato dallo sfruttamento di una situazione pre-frontale. La quota raggiunta fu di circa 3.000 metri sulla verticale dell'aeroporto. Nello stesso giorno atterravano da Bergamo i piloti di Zoli impegnati per il conseguimento della prova di distanza per il C d'argento.

Quest'anno si sono avuti 3 brevetti « C » che vengono ad accrescere il numero dei piloti: uno fatto a Rieti e due presso il gruppo di Bergamo.

Prematuro è arrivare ad una conclusione generale sulle possibilità di veleggiamento nella nostra zona, date le poche giornate volative sinora effettuate: in linea generale si presentano discrete con una buona possibilità nei mesi primaverili-estivi; in quei mesi infatti, pur con un plafond piuttosto basso, si può contare su una costante uniformità delle condizioni il che dovrebbe permettere soprattutto una buona rispondenza tra programmi di volo e risultati ottenuti.

Nessun incidente si è dovuto registrare; notevole l'entusiasmo e l'adesione tra i soci; ciò ha permesso di mantenere in aeroporto una linea di volo e la disciplina, senza, in pratica, alcun personale tecnico retribuito.

Una squadra ha pure partecipato al campionato nazionale di Rieti. La necessità di salvaguardare l'aliante e la inesperienza hanno portato a scarsi risultati: tuttavia si è voluto, come club, partecipare; con notevoli risultati di esperienza acquistata.

FERRARA

Tutt'altro che poco!

(dal nostro corrispondente Maurizio Malaguti)

150 ore di veleggiamento, nessun brevetto, non un risultato eccezionale: questa l'attività del Gruppo di Volo a vela di Ferrara nel 1966; molto poco all'apparenza, poichè in effetti questo è il frutto di tanta passione, tanta volontà e tanti ostacoli da superare.

Riteniamo opportuno narrare la storia del nostro Gruppo sia per spiegare i risultati, sia perchè pensiamo che i problemi da noi incontrati siano gli stessi, che hanno incontrato moltissimi gruppi di volo a vela. Non sarà un racconto entusiasmante ed avvincente; non sarà ricco di consigli tecnici o emozionante come la descrizione di un primato conquistato, ma interessante senza dubbio.

La nostra storia ha inizio nel luglio del 1965 quando una cerchia di amici, ricchi di passione, decisero di autotassarsi per comprare un aliante biposto: un Bergfalke Mü 13. Nell'agosto del 1965 la situazione quindi era questa: un aliante, tre brevetti in corso di validità ed alcuni da reintegrare; mancavano istruttori, trainer ed aero trainer. Ora è opportuno ringraziare tutti gli Enti e le persone, che hanno avuto fiducia in noi e ci hanno dato tutto il loro appoggio, molte volte anche con sacrifici: l'Ae.C. di Ferrara per aver rimesso in sesto un L. 5, l'Ae.C. di Bologna per averci sempre concesso l'uso di un suo aereo in attesa che fosse pronto il nostro. Ringraziamo i Signori Baviera, che si è assunto il compito di farci da istruttore; Mela e Ruffini, che hanno sacrificato moltissime domeniche per venire a trainarci senza chiedere alcun compenso. È stato un chiaro esempio di quanto possa la collaborazione fattiva e disinteressata fra i vari gruppi volovelistici.

Questi aiuti sono stati preziosi per alimentare la nostra passione, per cui tutti hanno risposto quando verso la fine del 1965 abbiamo deciso di acquistare uno Spatz. Purtroppo le avverse condizioni atmosferiche e la impraticabilità del campo fino a

maggio hanno ridotto notevolmente la possibilità di volare, ma è stata una pausa proficua sotto altri aspetti, poichè ci ha permesso di organizzarci, di prepararci e quindi di inserirci validamente fra i clubs attivi e soprattutto di richiamare l'attenzione dell'Ae.C. d'Italia, che ci ha notevolmente aiutati non solo inviandoci un E.C. 40 alla fine del luglio 1966 e in questi ultimi giorni un Passero, attualmente in revisione, ma anche, ciò che più importa, facendoci avere il disciplinare della scuola in un tempo relativamente breve: il 24 agosto 1966, infatti, abbiamo avuto la possibilità di dare inizio alla scuola.

Riteniamo opportuno fare una degressione per chiarire su quali elementi abbiamo impostato la nostra organizzazione. Abbiamo notato che i gruppi di volo a vela, che sono riusciti a vivere e a svilupparsi sono quelli che risultano autonomi o indipendenti dagli Ae.C. locali. Non è nostra intenzione muovere alcun rimprovero agli Ae.C., i quali molte volte hanno fatto moltissimo per il volo a vela e sempre, o quasi, sono animati da buone intenzioni; ma l'attività del volo a veleggiamento e quello a motore sono troppo diverse e distanti fra di loro, non ostante le apparenze, perchè possano convivere. Proprio la diversità dei problemi, degli scopi e dell'attività stessa consigliano, una separazione tra le due branche, che debbono vivere come entità autonome, anche se integrantesi. In questo modo ci siamo organizzati costituendo un Consiglio Direttivo, che ha funzioni amministrative e di coordinamento. Si sono così evitate le dispersioni di fondi ed è stata conservata l'unità dei soci: unità necessaria a mantenere vivi gli entusiasmi.

Ma ritorniamo all'attività di volo vera e propria. Come già abbiamo detto l'attività è stata concentrata tra i mesi di maggio e luglio, in cui non solo è stata compiuta la quasi totalità dei nostri veleggiamenti, ma è stata dimostrata la possibilità di veleggiamento e le condizioni particolarmente favorevoli della nostra zona (base cumuli mediamente a 2500 m. termiche di 5 m/s a salire con punte di 10 m/s, termiche secche pressochè costanti), contrariamente alle idee pessimistiche di chi conosceva la situazione geografica di Ferrara e ciò potrà essere oggetto di interessanti studi.

La nostra attività, tuttavia, non si è limitata a quanto detto, ma mentre si è curata tutta l'organizzazione e la diffusione di questo sport, abbiamo anche stabilito contatti con ex volovelisti ed è stato cerato un simpatico incontro con gli ex aliantisti da sbarco, che nel 1966 hanno scelto Ferrara per la loro riunione annuale, facendo loro riprovare l'emozione del volo silenzioso ed è stata occasione di interessanti scambi di idee, informazioni e fotografie. Siamo così entrati in possesso di una foto che mostra un traino effettuato con C.R. 42.

Comunque quest'anno di attività è terminato e noi stiamo riprendendo il più oscuro e noioso, ma non meno prezioso, lavoro di preparazione per l'anno prossimo, ma questa volta con maggiore tranquillità, esperienza e sicurezza. Ora ci sono gli alianti ed il traino, trainatori ed istruttore, disciplinare ed allievi (circa 10) ed anche il problema della pista sembra stia per essere risolto. Aspettiamo il 1967.

MERANO

Una passione dura come roccia

(dal nostro corrispondente H. Masten)

Per l'anno in corso, cioè da gennaio a fine ottobre 1966, l'attività della nostra sezione volo a vela, si può riassumere in 300 ore di volo, realizzate a bordo di soli due alianti, un vetusto se pur valido CANGURO ed un PASSERO. A dire il vero, un povero parco di alianti per circa 25 volovelisti, più o meno attivi, dei quali purtroppo qualcuno sempre si perde per strada. Infatti non tutti sono nella fortunata situazione di potersi permettere il lusso di attese di ore e ore, nelle poche giornate con condizioni adatte, per avere poi a disposizione un'aliante solo per breve tempo. Così la pur grande passione per questo volo nell'uno e nell'altro si affievolisce.

Le difficoltà maggiori che attualmente ci assillano nell'organizzazione dell'attività volovelistica, sono la mancanza di trai-

natori, i quali a causa dell'occorrente brevettato di fonìa si sono ora ridotti, per cui attualmente possiamo contare su soli tre trainatori, compreso l'istruttore. Oltre all'attività di cui sopra, circa 350/400 ore sono state volate da un gruppo di piloti, proprietari di tre velivoli privati - un FOKA, un JASKOLKA ed un K. 6. Per la nuova stagione abbiamo pensato di riorganizzare la scuola di volo a vela con preciso intento di ridurre i costi, rendendola accessibile a più appassionati, oviando nello stesso tempo alla mancanza di trainatori, nel condurla più che mai a verricello.

Nel corso dell'annata si sono raggiunte più volte quote intorno ai 4000 m., con vento da ovest. Il « Nord » quest'anno non ha fruttato nulla, mentre l'anno scorso ci aveva regalato un volo in onda da 6.500 m. sull'Ortles. Purtroppo quest'anno le condizioni propizie sono state poche. Per voli di distanza, la zona di Bolzano non si presta molto, causa la scarsa atterribilità del fondo valle che da qui si diparte in tre direzioni - verso sud la larga Val Adige - verso Nord la Val Sarentino - verso Est la Val Isarco e verso Nord Ovest la Val Adige fino a Merano - tutte intensamente coltivate a frutteto. Unica possibilità per atterraggi di fortuna sarebbe la Val Venosta, che da Merano si diparte in direzione Ovest, ma sarebbe sfruttabile solo con un forte e costante Nord. Abbiamo allo studio un percorso a triangolo il cui percorso sia poco rischioso ed offra buone possibilità di riuscita.

Come esperienze si possono citare le trasferite in altri campi di volo da parte di nostri gruppi, ad Aosta — ed avevamo condizioni bellissime! — a Rieti, a Varese, a La Ferté (Parigi).

Allievi istruiti e brevettati: due. Un incidente occorsa al K. 6 di Huber il quale in decollo a verricello, a causa dell'erba molto alta, imbarcava e riportava il tranciamento della coda. Nessun danno al pilota.

Sul nastro campo di volo le difficoltà ad esplicare l'attività aumentano più che mai per il continuo sviluppo dell'attività del volo a motore (quest'anno si raggiungeranno in questo campo le 1800/2000 ore) e per l'entrata in funzione di una linea aerea dell'Aeralpi.

Un particolare richiamo al Gruppo Volo a Vela di Vipiteno il quale l'anno scorso si è reso indipendente ed autonomo. L'anno scorso, cioè nel 1965, avevano raggiunto quasi le 1000 ore con un parco di 6 alianti, acquistati con le sole sottoscrizioni dei loro soci. Quest'anno purtroppo non hanno potuto volare non essendo stato loro rinnovato dalle autorità competenti l'autorizzazione all'uso del campo di fortuna *militare* di Vipiteno. Questo gruppo, che con singolare spirito sportivo e con immenso sacrificio nel corso di un decennio era riuscito, pur nascendo dal nulla, a svilupparsi sino a raggiungere l'attività sopra citata, viene di colpo annientato, senza sapere bene il perchè. Io penso che la nostra rivista e tutti i volovelisti dovrebbero levarsi a favore di questi coraggiosi sportivi.

A.V.M. - MILANO

Copertina nera

(dal nostro corrispondente Egidio Galli)

Il dramma della nostra A.V.M. - al femminile come quando era, prima che aeroclub, una associazione — è avvertibile appena sfogliando la più dura e meno polemica raccolta di carta deliberativa che si conosca nelle nostre amministrazioni: il libro dei verbali di consiglio.

Conservatori della tradizione aeronautica, ma spregiudicati soltanto come possono anche esserlo coloro che scrivono senza essere giornalisti se non forse nell'anima, mettiamo da parte questa volta la facile, saporita elencazione che si suole stendere a fine d'anno: le ore volate, i primati e i chilometri percorsi.

Lo sport della statistica — nel quale pur crediamo come nella meteorologia e per

il quale abbiamo una non nascosta e più che ventennale passione — è ancora troppo comodo, lussuoso e borghese per noi. La guerra civile (perchè associativa) dichiarata il 7 novembre 1964 non è finita e non siamo capaci di farci crollare addosso la pace.

È per questo che i nostri nuovi socialisti ci hanno sentito dire, più d'una volta, che le nostre ore di volo devono essere moltiplicate per 3, non già per il desiderio di incrementarle in tale misura e ancor meno perchè Novi Ligure è lontana da Milano come Rieti da Roma, ma perchè — per un anno almeno — si è fatta attività di volo con un aeroclub ammalato e sfinito, anche se dignitosamente vestito dell'ultimo abito pulito, e molto rammendato, di un guardaroba un tempo invidiato.

Indebitati all'osso senza aver di ciò alcuna responsabilità morale o gerarchica diretta, scacciati dal nostro campo di Bresso, il disciplinare scaduto, la sede amuffita da copiose infiltrazioni piovane, la emorragia dei soci tendenzialmente apolidi verso altri enti, l'astio più acido nei rapporti col vicino e coabitante Aero Club Milano, una flotta eterogenea coperta da monumentali cifre di ore volate e un governo sconsolatamente verboso e inconcludente.

Quale forma morbosa contagia i componenti il nuovo Consiglio di Presidenza e fa loro pensare ancora alla... ineffabile poesia del volo dell'ala silenziosa? Perchè costoro si rimboccano le maniche sulle braccia tese al prosciugamento di uno scantinato tanto profondo?

Andiamo a scorrere le carte e il quesito si chiuderà automaticamente come un relais eccitato elettricamente.

Buttiamo in prosa il bilancio di un biennio su colonne e pagine che, per fortuna, non ci hanno ancora dimenticato e in maniera assai liberale; proprio perchè, in compagnia di amici, non ci si accorge di tenere i gomiti sulla tavola.

7 Novembre 1964. — Sembra che l'Accademia Volovelistica voglia incorporare l'Aeroclub Volovelistico Milanese. In effetti Riccardo Briigliadori, assumendo la presidenza dell'A.V.M. con votazione unanime e per acclamazione, chiama attorno a sè, in piena assemblea, gli amici del-

l'Accademia: Del Pio, Frailich, Galli, Locatelli, Longaretti, Stucchi e Villa senza d'altronde disdegnare la collaborazione di Vago, Ramaccioni e Addario. In pochi mesi, però, il logorio, non già del potere, ma della paura dei debiti da pagare non farà sopravvivere consiliariamente che uno solo dei tre ultimi citati. Non si tratta di Accademia o di Aeroclub, nè di sangue nobilmente blu o volgarmente rosso; è una faccenda molto più prosaica: ambrosiana voglia di lavorare, col secco rischio della firma e del censo.

8 Novembre 1964. — La quota sociale annua è abbattuta a 5000 lire. Quella di ammissione a offerta libera. Nella medesima seduta sono eletti alla vice-presidenza Galli e Stucchi. Muore, nell'occasione la votazione scritta e segreta e si esprime il proprio parere oralmente e palesemente.

22 Novembre 1964. — Si esamina la posizione debitoria di 58 soci che devono lire 1.017.060 per ore di volo volate. Si delibera di attuare la sollecitazione scritta. L'operazione, interessante con centinaia di lettere un arco di otto mesi, frutterà 6000 lire. I topi si buttano in mare poco prima che la nave affondi. Fortunatamente non siamo affatto affondati.

13 Dicembre 1964. — Parte il primo aeromobile. L'I-MINK, dopo 14 anni di voli non soltanto padani, lascia definitivamente Bresso in cambio di 800.000 preziose e rapide lire. Dopo aver atterrato sulle Dolomiti, a Quatros Vientos, a Cividate Camuno, al tiro a segno di Monza; dopo aver tirato, col « 65 », il « Canguro » con 2 persone più 2; dopo aver imbarcato, primo in Italia, un « 85 »; dopo cento e passa allievi del sistema MO.VE. TRA.: dopo aver veleggiato sulla Falck con l'elica in croce, bene, ci lascia. Due fotografie a colori e tre rughe in fronte al fotografo. Va a star meglio. A Trento lo tratteranno come un purosangue, dopo una grande revisione stile ricostruzione.

20 Dicembre 1964. — Il personale dipendente viene avvertito della chiusura del rapporto di lavoro al 31 Dicembre

1964. Il MINK, trasformato in assegno, dà le indennità di licenziamento. Il succhiamento di energia elettrica, con cavo opportunamente lanciato, si protrarrà per un altro anno come per graziosa gratifica. L'A.V.M. torna integralmente associazione di dilettanti.

1° Gennaio 1965. — Assemblea ordinaria dei soci. Alle 9,37 — è Capodanno — 39 soci hanno raccolto la sfida dello orologio e sono lì per deliberare sui bilanci. Ramaccioni dimissionario viene sostituito da Uberti.

6 Gennaio 1965. — Si assicurano, contro il rischio dell'incendio, i contenuti delle aviorimesse di Bresso e di Novi Ligure. La fotografia delle aviorimesse volovelistiche di Innsbruck, schiacciata dalla neve con dietro 25 alianti, ha fatto decidere il non deciso per venti anni, anche se contro un elemento opposto al gelido manto bianco.

13 Febbraio 1965. — Parte il primo aliante. È un « M 100 S », l'I-VELD. Va verso il caldo di Rieti con rimorchio, telone e paracadute. Altre 900.000 lire mettono la tenda in cassa per pochi giorni. Consentono infatti di transigere cavallerescamente e non svantaggiosamente con Vergani, creditore per quel prestito che tre anni prima aveva permesso l'acquisto dello stesso I-VELD. Niente foto-ricordo: sembra proprio che i piloti si leghino più intimamente alle macchine a motore che non agli alianti.

13 Marzo 1965. — Vago scrive ad ognuno degli altri consiglieri per declinare ogni responsabilità personale nel governo di cui pur fa parte. Cade, afflosciata, una delle poche vele della barca appena rimessa in navigazione. Per inciso, anche il Comitato Italiano per il Volo a Vela, piccola face nel nebbione aeronautico nazionale, non riesce ad aver presente il componente Vago, eletto a Bologna il 9 Gennaio 1965 dai volovelisti riuniti in convegno nazionale.

21 Aprile 1965. — Natale di Roma e natale (per il verbale) dei primi 25 nuovi soci immessi nella compagine sociale. Cambia l'aria. Questi non sanno nulla del maremoto appena placato ed hanno — lucido — un solo pensiero: volare. Una cer-

ta banca, al contrario, sentito, sia pur con ritardo, odor di cadavere, minaccia azioni antipatiche. Il « rosso » del conto avuto in eredità sfiora i tre i milioni di lire. Intanto si è ripreso a volare. Le autorità militari della 1^a Regione Aerea e quelle civili della Divisione del 1^o Compartimento Traffico Aereo non sanno dire di no alle nostre insistenze in direzione di Novi Ligure, dove i tre anni di Accademia erano ancora ben ricordati. Non siamo più senza tetto. La flotta (venduta o in vendita) è sostituita dalla flotta (nuova) dell'Accademia Volovelistica.

17 Settembre 1965. — Parte altra roba: l'« Uribel B » I-AVMR per Genova contro 700.000 lire (si calma la banca); un vecchio rimorchio detto « carrellone » per Malnate contro 25.000 lire (si paga l'E.N.E.L.); il secondo « Piper Club », l'I-DODE, per Bologna contro 1.100.000 (si calmano i fornitori come la ESSO che va in giro a dire che siamo debitori, come se nessuno lo sapesse).

30 Settembre 1965. — Assemblea straordinaria dei soci. Sono presenti 44 soci per l'esame del bilancio consuntivo 1964 presentato dai predecessori. L'utile (?) di 504.373 lire verrà corretto dall'Aero Club d'Italia in un passivo di 2.389.499. L'ente centrale riterrà inopportuno sottoporre il bilancio all'approvazione commissariale. Una piccola parte dell'assemblea e il Consiglio di Presidenza si preoccupano, per opposti motivi, di trasferire la proprietà degli alianti AVMG, AVML, AVMT e AVMU. Pronta deliberazione e nascita quindi del patrimonio dell'A.V.S., Associazione Volovelisti Sportivi dell'A.V.M., di Marietti e Rasini. Uberti dimissionario viene sostituito da Maestri.

30 Settembre 1965. — Altra deliberazione patrimoniale. Parte un altro « M 100 S »: è il CNVS. Lo salvano dalle brame dei terzi alcuni piloti dell'A.V.M. (la banca trema un po' meno) per 850.000 lire, di cui 400.000 a bassa velocità.

21 Novembre 1965. — Si vende ancora, poichè il nostro Paese ha uno sviscerato amore per l'usato e per l'allievo rottame. Parte l'« EC 38/56 B Urendo B » I-AVMI per 100.000 lire tonde. Destinazione Malnate.

2 Gennaio 1966. — Vengono « eliminate d'ufficio », dagli stessi estensori ufficiali, insomma, alcune denunce per... furto aggravato con scasso nei confronti di alcuni spericolati soci che avevano « rubato » una porta, come dire?, di loro proprietà o giù di lì, durante i lavori da loro stessi svolti, quali « magutti », per il riassetto della Sede Sociale. È la manifestazione di collaborazione delle autorità aeroportuali (civili) verso il volo a vela. La porta è prontamente battezzata col nome del funzionario superzelante. Una specie di porta Garibaldi.

8 Gennaio 1966. — Altre vendite nel museo: « jeep » e paracadute surplus USAF. Entrano i paracadutisti dell'Accademia Paracadutistica subito instradati sul binario-formula: « come noi vogliamo con alianti e trainatori dell'Accademia Volovelistica, così voi — per andare d'accordo con noi, con lo statuto e per sempre — dovete buttarvi da aeroplani e con paracadute vostri; vostri di proprietà, non di esecenza ». Nasce appunto l'Accademia Paracadutistica e si scatena la guerra (la nostra è niente) tra essa Accademia e l'A.N.P.d'I., Associazione Nazionale Paracadutisti d'Italia. Sappiamo come andrà a finire: gli uomini dei fatti, faranno i fatti.

9 Marzo 1966. — Penultima sostituzione: Galli entra nel Comitato Italiano per il Volo a Vela al posto di Vago. Il problema uomo è quasi chiuso e quelli in navigazione si chiedono: « era necessario buttar via sei anni, una flotta, lo spirito di un aeroclub-associazione e cento e cento soci solo per pura megalomania? ».

8 Aprile 1966. — Il problema numerario è ancora aperto. La banca, assassina di cadaveri (un giorno ne faremo il nome), spinge contro il muro. Partono anche due « Canguro » e due semi-ali di un terzo. Compratore l'Aero Club d'Italia per lire 1.600.000. Mostriamo la lingua alla banca e la mandiamo all'inferno. Siamo finalmente in nero di 200.000 lire e le scriviamo: « cosa aspettate a darci i nostri soldi? ». Subito dopo arriva il primo motoalante biposto immatricolato in Italia e la scuola riduce i costi del 50%, pur senza beneficiare della benzina in e-

senzione doganale, seccamente rifiutata fin dalla fine del 1964 perché... antieconomica. C'è in giro ancora un po' di rottame ma il museo ormai non è più tale. Verrà riaperto, previa disinfezione, con ben altra utilizzazione.

10 Giugno 1966. — Entrata in guerra dell'Italia. Questi volovelisti si riuniscono molto, effettivamente, e per ciò incappano sempre in qualche ricorrenza. Cinquantotto soci presenziano all'assemblea straordinaria. Il problema uomo si chiude: Mirzan entra nel Consiglio di Presidenza al posto di Vago (avvocato con avvocato) e i paracadutisti hanno il loro rappresentante. Faranno 700 lanci in una stagione. Si prende visione, intanto, dell'acquisto fatto dall'Accademia Volovelistica del secondo rimorchiatore, un « Piper PA 18 Super Cub » da 150 cavalli.

29 Luglio 1966. — Trentasette giorni dopo la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale del nuovo statuto, si svolge l'assemblea straordinaria dei soci. Primo aeroclub ad adeguarsi al Decreto del Presidente della Repubblica? Presente il Notario Cucci, l'assemblea ripiazza al governo, in blocco, il Consiglio di prima: state lì e andate avanti a lavorare. Per carenza di posti, da undici a nove, Del Pio e Longaretti si ritirano spontaneamente; per loro non cambia nulla perché l'inserimento in Accademia, quali fondatori, è di tipo inamovibile. La nostra riconoscenza, materia prima solitamente scarseggiante sul pianeta Terra, li ricorda come coloro che presero con noi responsabilità da insonnia, senza alcuna avvertibile decisione.

Il resto è della dinamica del presente e come tale richiede il condimento della discrezione, però molti del piccolo mondo volovelistico sanno che se le velleità più comuni sono legate al prurito sportivo, quelle più raramente nobili sono volte alla missione educativa. Tante parole per dire che il nostro minuscolo calvario ha sempre avuto per obiettivo la formazione dei volovelisti e la formazione inizia con la instillazione della disciplina didattica.

Egidio Galli

RAVENNA

Un centro turistico che potrebbe essere utilizzato meglio

(dal nostro corrispondente Costante Spadoni)

L'attività di volo a vela nel 1966 è stata relativamente scarsa, rispetto a quella degli anni precedenti. Infatti il numero di ore di volo a vela totali (al 1° novembre 1966) è di sole 64,45' per 163 voli.

Gli allievi in corso di istruzione sono rimasti praticamente in quattro, dei dodici della stagione precedente. Di questi ultimi solo uno ha potuto presentarsi ad una sessione di esami di volo a motore e quindi brevettarsi lo scorso anno. Quest'anno nessun allievo si è potuto presentare per sostenere prove di esame.

Le ragioni sono diverse: una è che nel nostro Aero Club l'attività di volo a vela è « tollerata » dai benpensanti e « osteggiata » dai malpensanti. Un'altra, è che, malgrado la dichiarata « comprensione » del Consiglio direttivo, il cui Presidente stesso è stato un ottimo allievo « solista » di volo a vela fino alla stagione scorsa e malgrado che del Consiglio stesso facciano parte un volovelista, un allievo solista ed un candidato allievo, non si vedono dimostrazioni più tangibili della importanza data l'attività volovelistica, di quella offerta dal bilancio preventivo per il 1967 che, a fianco delle entrate e delle uscite per l'attività di volo (a motore) per vari milioni e con un previsto deficit di alcuni altri milioni, riporta le voci: « Spese per volo a vela L. 75.000 (settantacinquemila) e entrate del volo a vela: L. 70.000 (settantamila) — NO COMMENT —

Un'altra ragione infine per cui è così difficile portare degli allievi agli esami di brevetto è che, alla tremenda lungaggine burocratica ministeriale (e di questo si riparerà ancora in altra sede), si aggiunge il totale disinteresse della Segreteria del nostro Aero Club, per cui gli allievi di volo a vela vengono praticamente abbandonati a se stessi per quanto si riferisce alla preparazione della documentazione (domande, stralci di volo, ecc.), e ciò diversamente da quanto viene prati-

cato per gli allievi di volo a motore.

I mesi di maggiore attività sono stati: maggio, luglio e agosto. In giugno si è volato solo un giorno per due voli: uno effettuato dal sottoscritto per una durata di 4 ore e 12', che rappresenta, per il momento, il volo locale di maggior durata (e praticamente sul litorale).

Un'altra decina di voli superiori all'ora sono stati effettuati da piloti e da allievi ed anche da piloti di altri Aero Club (es. Salvini di Verona, nostro abituale ospite di ogni estate). Abbiamo fatto volare, sul biposto, alcuni volovelisti austriaci e tedeschi, ospiti delle nostre spiagge. Non si sono visti molti volovelisti italiani, come si sperava. È stato un peccato perchè in questa estate si sono avute moltissime giornate « feriali » con ottime condizioni di veleggiamento, rimaste inutilizzate per mancanza di clienti, fra i villeggianti.

Incidenti: nessuno. — Qui si vola con serietà e disciplina.

Prospettive di una decisa ripresa per la prossima stagione, anche, perchè non dovrebbe essersi, come è successo quest'anno, da « tribolare » molti mesi, prima che la Segreteria del nostro Aero Club ed il Ministero competente riuscisse a « ripartire » il disciplinare per la scuola.

SIENA

Un vecchio leone che non molla

(dal nostro corrispondente Francesco Bassi)

L'attività svolta con l'aliante CANGURO I AEDI durante l'anno 1965 è stata di ore 60.25'. Brevetti conseguiti: n. 1 dal Sig. FROSINI FULVIO. Le notizie sono quindi modeste e quasi trascurabili in quanto ai primi di giugno scorso lo amico Mantelli ci tirò la fregatura di riprendersi il CANGURO che avevamo in uso perchè gli serviva a Rieti, per i corsi dell'Accademia Aeronautica. Detto apparecchio per disposizione del R.A.I. ora è in revisione generale a Guidonia e speriamo che Mantelli mantenga la solenne promessa che mi ha fatto di restituircelo a revisione ultimata.

Stiamo anche cercando di acquistare un aliante biposto e speriamo che si possa realizzare ciò prima dell'inizio della nuova stagione volovelistica. Tutti sanno in quali situazioni economiche si dibattono quasi tutti gli Aero Club; in ogni modo speriamo bene!

Aristocrazia della vecchia signora

(dal nostro corrispondente Carlo della Chiesa)

Ho ritrovato con piacere, ancora sulla breccia il Maggiore BASSI che è stato mio comandante di squadriglia nei BR 20. Egli è davvero un veterano di tutte le guerre: non per nulla la figura del « pirata gamba di legno » era stata assunta ad emblema della squadriglia! Ma neanche io sapevo che egli fosse anche un veterano del volo a vela, avendo conseguito il brevetto « C » n. 3. Ora mi scrive: « Io purtroppo per ragioni di salute e di età, mi debbo amaramente accontentare di far volare il più possibile gli altri e di volare il più possibile con loro e di cercare di infondere in loro l'entusiasmo del volo che noi sentivamo in massimo grado. Questa attività che mi permette di vivere ancora in un campo di volo vicino ad aeroplani sia pur modesti e cercassoni riempie un po' la tristezza della vita di pensionato ».

Il comandante BASSI mi segnala anche di aver progettato e costruito un ricetrasmittitore a transistors, monocanale, per frequenze aeronautiche, alimentato a pile di facilissima manovra, di un'efficienza rispettabile e di un'economicità che, con i prezzi che corrono, è assolutamente eccezionale perchè dovrebbe venire a costare sulle 45/50.000 lire.

Con tale complesso in numerosissime prove sia in volo che a terra, sono state effettuate comunicazioni stabili e sicure a distanze in linea d'aria di 70/80 Km. Tale complesso radio può essere benissimo autocostruito, con notevolissimo risparmio, da dilettanti non proprio alle prime armi ma che abbiano una modesta preparazione tecnica.

Speriamo di poter dare maggior notizie in un prossimo articolo.

Gli interessati possono scrivere direttamente al Maggiore Pilota FRANCESCO BASSI, via Giuggiolo n. 9, SIENA.

(Marietti)

A Torino, nella copertura totale, un unico squarcio d'azzurro: il 19 ottobre, la Commissione ha promosso con elogio ben 20 allievi; molti di questi hanno già dimostrato di possedere la prevedibile pazienza volovelistica: essendo pronti più di tre anni fa, ad affrontare la Commissione, hanno ingannato l'attesa accumulando decine e decine di ore di volo! Vivissime felicitazioni ai nuovi « C » che aumentano del 50% le 47 licenze valide di Torino. Altri sette allievi sono in corso d'istruzione.

Questo purtroppo è l'unico raggio di sole che quest'anno ha illuminato la vita del Club dell'Aeritalia: dei quattro punti programmatici annunciati all'inizio anche su questa rivista, solo la partecipazione ai campionati nazionali è stata effettuata: niente Trofeo Città di Torino, niente campionato sociale, niente giornata volovelistica in occasione del Salone dell'Aeronautica.

È morto l'I-FOLM il glorioso Passero giallo, sesto o settimo con Piero Morelli ai campionati del 1959, poi portato prodigiosamente da Perotti in altri campionati, vincitore del Trofeo di Torino del '65, prode in tanti voli di distanza e in prove da « C » d'oro. È morto da par suo, in un fuori campo, lasciando un testamento di prudenza (speriamo che continui, come a Rieti, a farne tesoro) al suo ultimo pilota. Il Club lo ha prontamente rimpiazzato acquistando l'M 100S I-SALI dal socio Paolo Viano, la forza della flotta rimane pertanto pressochè immutata: 2 K7, 2 M 100 S, 1 Spatz, 1 Ka 6, 1 Canguro, 1 Asiago, 1 Zigolo, così come stazionarie, sui livelli da recessione dell'anno passato, permangono le ore volate; veleggiamento meno di 1500, traino circa 300.

A Rieti ottimo esordio di Emilio Tessera Chiesa che con un Passero è passato tra i fendenti che si menavano Carrer e Balbis nel loro accanito duello. Tessera ha

così aggiunto alle sue già numerose vittorie in gare di volo a motore, anche quella della lega 2 di volo a vela; in lega 1, particolarmente ammirata la caparbia continuità di Castagno e il guizzo da campione di Perotti che, pur con uno Standard, è riuscito a vincere una prova. Scarsa l'attività sportiva primaverile di voli di distanza; tra questi l'andata — ritorno Torino — Domodossola di Km. 300 compiuta da Perotti è certamente il volo più importante e speriamo che ce ne parli in un prossimo numero.

Anche su questi come sulle ore volate ha influito negativamente l'orario di volo consentito da Caselle: 12-15,30 lungo la settimana, 12-effemeridi il sabato, completo alla domenica e festivi salvo naturalmente che non ci sia foschia a Caselle o quel « terribile vento » a terra che promette di trovare l'onda in quota.

A norma del nuovo Statuto, l'Assemblea di specialità ha designato con forte maggioranza di voti la persona del prof. Piero Morelli a rappresentarne e tutelarne gli interessi quale Consigliere di Specialità per il volo a vela dell'Aero Club di Torino.

Al centro di volo a vela del Politecnico l'impegno, l'energia, l'attenzione di tutti sono polarizzate sulla costruzione dell'M 300 il cui primo prototipo prende forma di giorno in giorno; così è andata a rilento l'operazione di revisione del Veltro, curata da un gruppo di soci guidati dall'Ingegnere Danieli. La fusoliera dell'M 300 è ormai praticamente ultimata, ha una linea snella, piacevole, elegante e... non posso continuare perchè tutte le volte che ci penso mi viene la smania: mi piace sin d'ora già tanto, che voglio volarci al più presto.

Ampia l'attività sportiva, con un pilota al campionato austriaco, una squadra ad Angers e tre piloti al campionato italiano a Rieti.

NUOVE TARIFFE DI ABBONAMENTO

Volo a Vela informa i suoi lettori che il prezzo dell'abbonamento alla rivista viene aumentato dal 1° Gennaio 1967 a L. 4.000 annue.

Volo a Vela confida che i suoi lettori — che dall'inizio di quest'anno ricevono la rivista più regolarmente e con più ampi servizi — comprenderanno le valide ragioni di questo aumento, considerato anche che a causa della ancora scarsa diffusione del nostro sport, il numero degli abbonati è troppo limitato. Appunto per ciò il solo costo di produzione rimane relativamente alto.

Lettera da Roma

Cari amici,

dopo quanto ho letto nel precedente numero di VOLO A VELA, tanto interessante e ricco di materiale pregevole sotto molti punti di vista, se come mi ero proposto, volessi commentare l'ultimo Campionato non potrei non tenere conto di tante autorevoli e competenti opinioni.

Durante e dopo la gara ho preso vari appunti, ma senza ricorrevi preferisco tirare delle conclusioni che non siano soltanto frutto di mie personali vedute, ma anche e soprattutto ispirate a quelle di gran parte dei protagonisti di quella bellissima competizione, che di anno in anno sempre più ci conquista.

Così facendo mi sembra che si possa recare un contributo di esperienza e una franca collaborazione in favore del volo a vela.

Lega Due.

La formula felicemente collaudata nel 1965 ha confermato la sua validità e utilità anche se interpretata... all'italiana. Su 15 alianti in gara, i piloti non sono stati 30 o 45, come sarebbe avvenuto in Inghilterra, ma soltanto 19. Ben undici concorrenti, disponendo di un aliente per ciascuno, hanno potuto compiere tutte le prove, il che li ha posti evidentemente in condizioni diverse rispetto agli altri che ne hanno potuto disputare soltanto tre o quattro. E non a caso i primi sei classificati erano fra i privilegiati.

Per ora nessuna proposta in merito, salvo un ponderato riesame del problema; vorrei invece insistere sulla propaganda in favore della partecipazione al Campionato di un numero maggiore di piloti, al fine di esaltare le funzioni istruttive della Lega Due, che è quella dei rincalzi di domani. È quanto mai desiderabile che un numero sempre maggiore di piloti profitti dell'occasione per compiere una espe-

rienza insostituibile per il loro progresso tecnico. Se, come si auspica, i debuttanti in senso assoluto saranno molti dovrà esserne tenuto conto nella scelta dei temi, che non è necessario siano gli stessi della Lega Due e potranno essere meno severi ed impegnativi (Zoli).

Si osserva che la differenza di valore fra i concorrenti si è accentuata nella seconda edizione (Agresta). Vero, ma quella è la conseguenza della presenza in lega di due « ripetenti » con buon grado di addestramento ed esperienza, e di principianti presentatisi al cimento con preparazione tecnica e fors'anche psicologica insufficiente.

Abbiamo anche constatato che un debuttante può vincere e per di più con un aliante considerato, a torto, molto inferiore agli altri. E se Tessera Chiesa, dopo il felicissimo esordio insisterà a dedicarsi al volo a vela agonistico avremo la più bella conferma sulla validità della formula; e il discorso vale anche per Balbis, Carrer è già un assiduo.

Agli altri meno fortunati esordienti ricordo che uno « stage » preliminare sul posto avrebbe loro molto giovato, com'è ovvio. Ma qui si entra in argomento Centro N.V. V. per il quale si dovrà fare in altra occasione un lungo discorso.

Per quanto d'accordo di pubblicizzare e premiare di più la Lega Due (Balbis) non sembra possibile fare del vincitore il Campione, sino a quando esisteranno sperequazioni in quanto a disponibilità di materiale. Contro la proposta di istituire un Campione di Lega Due, milita anche l'altra di dividere i concorrenti di Lega Uno in classe libera e standard, attribuendo il titolo ad entrambi i vincitori.

Pensiamo al prossimo Campionato.

Se il nostro ha funzioni preparatorie, co-

me in effetti ha rispetto ai « mondiali » e se, il prossimo dovrà servire da qualificazione o indicazione dei componenti la nostra squadra, sarà necessario trarne le logiche conseguenze.

E tanto per incominciare si dovrebbe adeguare il nostro al Regolamento dei mondiali. Quindi due classi, uso della radio ecc. I presupposti esistono già; quest'anno su 27 alianti di Lega Uno, undici, compresi i biposti, erano di classe libera contro 16 di classe standard. Data la piega presa dal nostro volo a vela sportivo, l'anno prossimo gli alianti di classe libera aumenteranno sicuramente. Sarà quindi maturo il tempo per mettere in palio i due titoli in analogia agli stessi Campionati mondiali.

Sempre per adeguarci sarà opportuno, se non necessario, a mio avviso e di quello di tanti autorevoli volovelisti, ripristinare l'uso della radio. Oltre a quella di adeguarci al regolamento dei Campionati mondiali, militano in favore di questa tesi altre considerazioni. In primo luogo perchè si è avuta la prova che lo sport non ne soffre; i favoriti restano tali con o senza la radio. Sono favoriti, è opportuno ricordarlo, non soltanto per maggiore esperienza e classe, ma anche perchè, di solito, sono i meglio dotati in fatto di materiali. E nessuno, dopo la vittoria dell'aliante migliore, ha trovato a che dire riconoscendo giustamente il merito anzi la grandissima parte di merito del pilota.

Negli sport meccanici e il volo a vela, non si discosta dalla regola, la vittoria è del binomio uomo-macchina; ed è grandissimo titolo del nostro sport la prevalenza del fattore uomo su quello macchina. Una prevalenza che gli assicura un avvenire senza tramonti, e quando la tecnica troppo avanzata riuscisse a sopraffare il valore umano si ricorrerà al monotipo. Ma il problema per ora non si pone, salvo che non si giunga alla organizzazione delle Olimpiadi dell'aria, il che non è da escludere, ma non imminente ancora.

Ritornando al discorso della radio, si è accertato contro certe opinioni, che la sua utilizzazione aiuta i meno forti, ed è superfluo, conoscendo quanto i lettori di questa nostra rivista siano aggiornati in

materia, insistere e aprire porte sfondate.

Si può soltanto aggiungere che un giorno, non sappiamo quanto lontano o vicino, la radio sarà resa obbligatoria per gli alianti e i volovelisti che ancora non si saranno decisi ad approvvigionarsene vi saranno costretti. Il sacrificio nella economia della attività di un pilota sportivo è di modesto rilievo.

Per concludere, tanto vale non farne cenno nel prossimo regolamento dei Campionati, piuttosto svolgere un'azione sui volovelisti affinchè non eccedano nell'impiego della radio, e ne facciano uso moderato, usando un linguaggio stringato e ridotto all'essenziale con brevi comunicazioni.

Considerato infine, come argutamente osserva Ciani nelle sue sempre azzeccate « cianografie », che gli squadristi « con la radio si divertivano di più », e tenuto conto delle difficoltà di disporre a sufficienza di questi preziosi ausiliari, esiste un motivo di più per riammettere la radio. In primo luogo per rendere più solleciti i ricuperi, con quel che segue, poi per dare una piccola e meritata soddisfazione agli aiutanti che prenderanno maggior piacere ed interesse a partecipare al Campionato.

Quando la bussola impazzisce

Mi è capitato una volta in un pomeriggio d'estate. Era tardi e non mi aspettavo che di fare un voiletto senza pretese, cosicché fui felice di sganciarmi sotto l'unico cumulo in vista. Il cumulo era piccolo piccolo; l'ascendenza dava un paio di metri al secondo ma tendeva a rinforzarsi man mano che mi avvicinavo alla base, cosicché senza esitazione e con un certo piacere mi lasciai assorbire. Si continuava a salire sempre più forte, così forte che ai 2000 metri il variometro era a fondo scala: si vede che il cumuletto si era ingrossato e si stava eccitando. A 2500 m. comincio il ballo: dai 10 m. a salire ai 5 m. a scendere ed un po' di preoccupazione mi si insinuava nell'anima: immaginavo un nuvolone enorme, saldato con altri vicini e sentivo l'urgenza di evadere, subito verso sud, perché a nord c'era un pendio, con la sua cima a soli 200 m. sotto la base delle nubi. (Perché questo margine ci fosse ancora). Uscire verso sud. E' una parola! Tutti sappiamo che la bussola impazzisce quando l'apparecchio non è orizzontale; ma non sempre ci rendiamo conto di « come » e di « quanto » impazzisca, io almeno non me ne rendevo conto e vi assicuro che il momento dell'angoscia non era il più adatto a studiare serenamente il problema. Eppure anche nella bussola che impazzisce vi è un certa coerenza, per cui le sue indicazioni possono essere rettamente interpretate ed utilizzate. Cominciamo dal principio: la bussola è formata da un ago magnetico che ruota a mezzo di un perno sul piano orizzontale. L'ago indica il nord magnetico del luogo e ci permette di trovare il nord geografico conoscendo l'angolo di declinazione che tutte le carte aeronautiche riportano. Noi trascureremo la declinazione e ci riferiremo sempre al nord magnetico. L'ago subisce anche deviazioni,

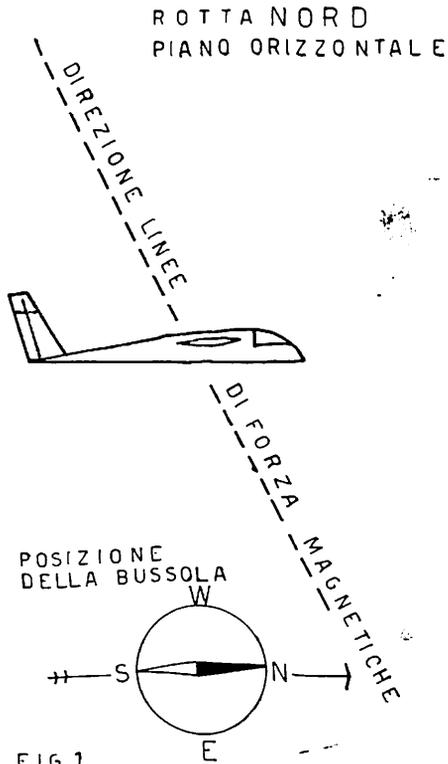
per influenza delle eventuali masse metalliche poste nelle vicinanze, o dei conduttori elettrici (strumenti e radio), ma noi per semplicità trascureremo anche la deviazione magnetica; supponendo di avere una bussola perfetta e non disturbata.

Rimane un altro importante fattore: l'ago magnetico, se fosse libero nello spazio, sospeso per il suo baricentro e non vincolato sul piano orizzontale, si disporrebbe secondo le linee di forza del campo magnetico terrestre le quali sono inclinate rispetto al piano orizzontale, con un angolo che varia con la latitudine e che si chiama appunto « inclinazione magnetica ».

Alla nostra latitudine, l'inclinazione magnetica ha il valore di circa 60° (*); l'ago risulterebbe quindi più inclinato verso il terreno che diretto verso nord. Se supponiamo di tenerlo sospeso a 2 m. di altezza, il polo nord dell'ago risulterà rivolto verso un punto del terreno che si trova appena a m. 1,20 dalla verticale. Costringendo l'ago sul piano orizzontale noi contrastiamo l'inclinazione magnetica e mettiamo in evidenza non certo le linee di forza magnetica ma la loro proiezione sul piano orizzontale. In altre parole l'ago sceglie, sul piano in cui è libero di ruotare, la posizione più vicina a quella che assumerebbe nello spazio se non fosse vincolato dal piano in questione.

Tutto questo va bene fino a quando la bussola è perfettamente orizzontale. Se ci troviamo a terra possiamo anche inclinare lo strumento entro certi limiti senza disturbarlo, poichè il disco con l'ago magnetico immerso nel liquido si assesta per gravità e mantiene quindi il suo piano; ma in volo, quando si effettua una curva, la forza di gravità si compone con la forza centrifuga ed il piano di rotazione della bussola si immedesima quindi a tutti gli effetti col piano delle ali dell'apparecchio. L'ago magnetico ci indicherà quindi non più la proiezione delle linee magnetiche sul piano orizzontale ma la loro proiezione sul piano inclinato dell'apparecchio. Per visualizzare il fenomeno supponiamo (fig. 1) un apparecchio in rotta per 360° . Le linee di forza lo attraversano dall'alto in basso, e nel senso longitudinale. La bussola segna nord.

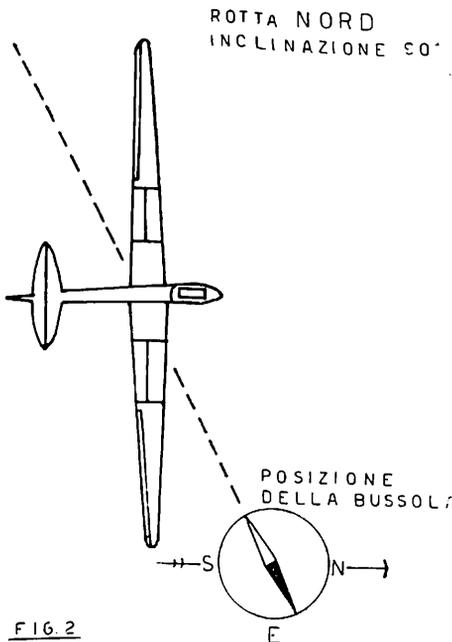
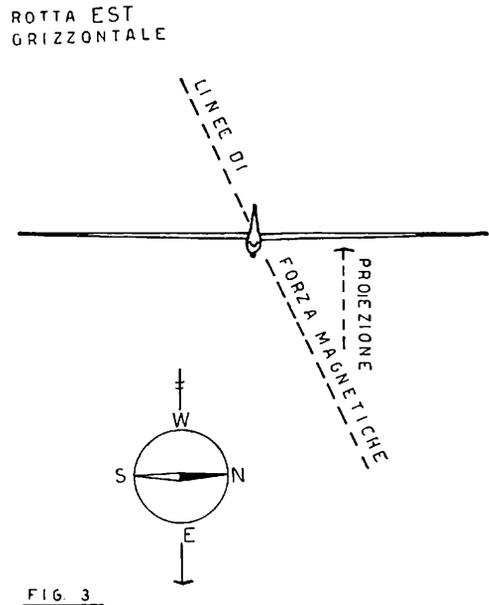
(*) A Milano, Osservatorio di Brera: circa $61^\circ 31' 3''$.



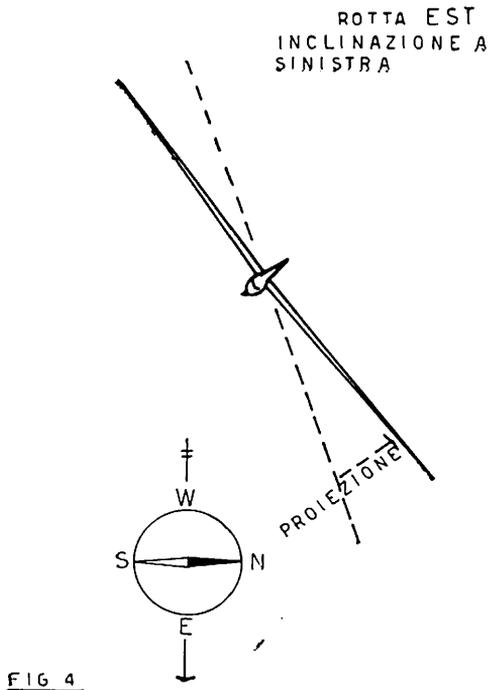
Incliniamo ora l'apparecchio di 90° a destra: l'ago della bussola si troverà deviato verso destra di un angolo uguale a quello dell'inclinazione magnetica, per cui lo strumento ci fornirà l'indicazione di 300° invece di 360° (fig. 2).

L'inverso avviene se si inclina l'apparecchio a sinistra. L'ago devia a sinistra; la bussola segna 60° . Per ogni inclinazione laterale intermedia fra 0° e 90° , la bussola subirà una deviazione variabile fra 0° e 60° .

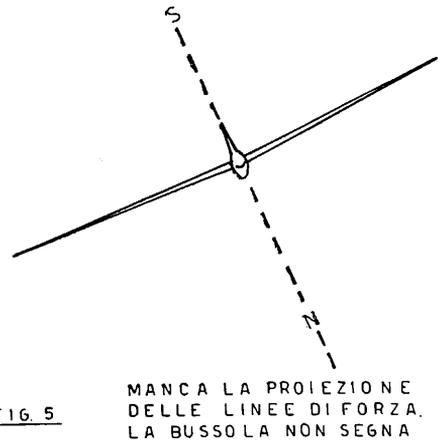
Supponiamo ora di essere in rotta verso est (fig. 3).



Se incliniamo lateralmente (con qualsiasi angolo) a sinistra, la bussola non si sposta, poichè in questo caso l'ago e le linee di forza magnetiche si trovano sullo stesso piano di rotazione e noi non facciamo che avvicinare l'uno alle altre (fig. 4).



ROTTA EST
INCLINAZIONE A D. $\approx 30^\circ$



Direzione E - Inclinaz. a D = 30°

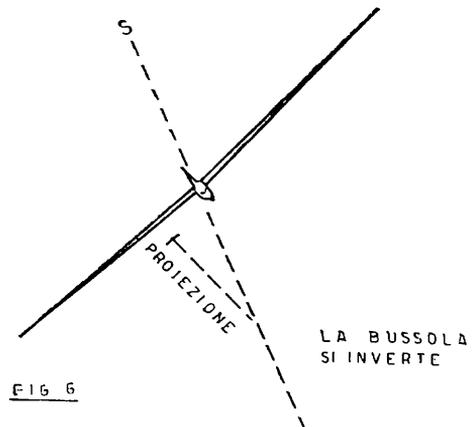
Se ci incliniamo a destra con un angolo inferiore a 30° noi allontaniamo l'ago magnetico dalle linee di forza. Questo non subisce deviazione, ma diventa inerte, poichè diminuisce man mano l'intensità magnetica cioè la componente delle linee magnetiche sul piano della bussola.

Con una inclinazione di 30° a destra, il piano di rotazione della bussola diventa perpendicolare alle linee di forza del campo magnetico e l'ago non subisce più alcuna attrazione. Esso rimarrà fermo in qualsiasi posizione si trovi (fig. 5).

Superando l'inclinazione di 30° , la proiezione delle linee di forza magnetiche sul piano della bussola passa dall'altra parte, l'ago devia di 180° e la bussola segnerà ovest invece di est! (fig. 6).

Per una maggiore approssimazione nello studio del problema, facciamo conto di effettuare una spirale completa e perfetta, con l'inclinazione laterale costante di 30° , il tutto verso sinistra.

ROTTA EST
INCLINAZ. A D. $> 30^\circ$



Direzione Est - Inclinaz. a destra $> 30^\circ$.

Con questi dati è possibile stabilire geometricamente quale quale è in ogni istante la proiezione delle linee di forza magnetiche sul piano della bussola, calcolare la deviazione dell'ago e costruire un diagramma che, salvo le ben diverse dimensioni degli scarti registrati, risulterà simile a quello che si usa per registrare le normali deviazioni residue.

Nel diagramma sono riportati tutti i valori per la curva a sinistra e per l'inclinazione di 30° .

Esaminiamo la curva ed osserviamo:

1) la deviazione è nulla quando l'apparecchio si trova con la prua a 90°

2) la deviazione massima scatta dal più al meno quando la prua è vicina ai 270° . Teoricamente in direzione esatta di ovest la bussola rimane ferma in qualsiasi posizione poichè le linee di forza sono esattamente perpendicolari al piano dell'apparecchio

3) quando la prua si avvicina ai 270° la deviazione aumenta in misura quasi uguale all'angolo del cerchio compiuto. L'indicatore della bussola rimane quindi pressochè immobile

4) al passaggio dei 270° , la deviazione passa bruscamente dal massimo negativo al massimo positivo

5) il rovescio si verifica nella seconda metà del cerchio con deviazione positiva nel compimento del semicerchio da ovest verso est.

Il diagramma mette a raffronto l'indicazione della prua effettiva con la lettura che, teoricamente, la bussola (esente da disturbi e da ritardi d'assestamento) dovrebbe dare. I valori sono riportati sia per la curva a sinistra che per quella a destra, con inclinazione laterale di 30° .

Con questo diagramma abbiamo già una buona approssimazione, ma non dobbiamo accettarla come assolutamente valida nella pratica, poichè il calcolo teorico parte da presupposti che non sempre corrispondono alla realtà e cioè:

a) esatta esecuzione della curva con inclinazione costante

b) valore dell'inclinazione magnetica di 60° , mentre questa costituisce una media valida per l'Italia ma non valida per ogni singolo luogo. L'inclinazione magnetica è certamente maggiore nel settentrione che nel meridione.

c) il diagramma non tiene conto del ritardo di assestamento della bussola, il quale in condizioni normali è di circa $1''$ e che, durante l'esecuzione della spirale può variare sensibilmente col variare della intensità magnetica. Abbiamo visto che questa è massima in una direzione (est con curva sinistra, ovest con curva a destra) e minima nella direzione opposta.

Per uscire con sicurezza dalla spirale occorre quindi adottare un altro sistema. Esaminando qual'è il comportamento della bussola durante tutto lo svolgersi dei 360° , abbiamo già constatato che, in curva a sinistra, l'ago non devia quando la prua è 90° . Proseguendo la spirale, si vedrà l'indice spostarsi lentamente in senso decrescente fino ad un valore che, a seconda dell'inclinazione dell'apparecchio può variare fra i 45° e i 360° . Ad un certo punto esso compirà un moto rapido in avanti od indietro, assestandosi in una nuova posizione intorno ai 180° - 135° e da questo momento riprenderà un lento moto decrescente verso il valore di 90° , da cui ricomincia poi il ciclo già descritto.

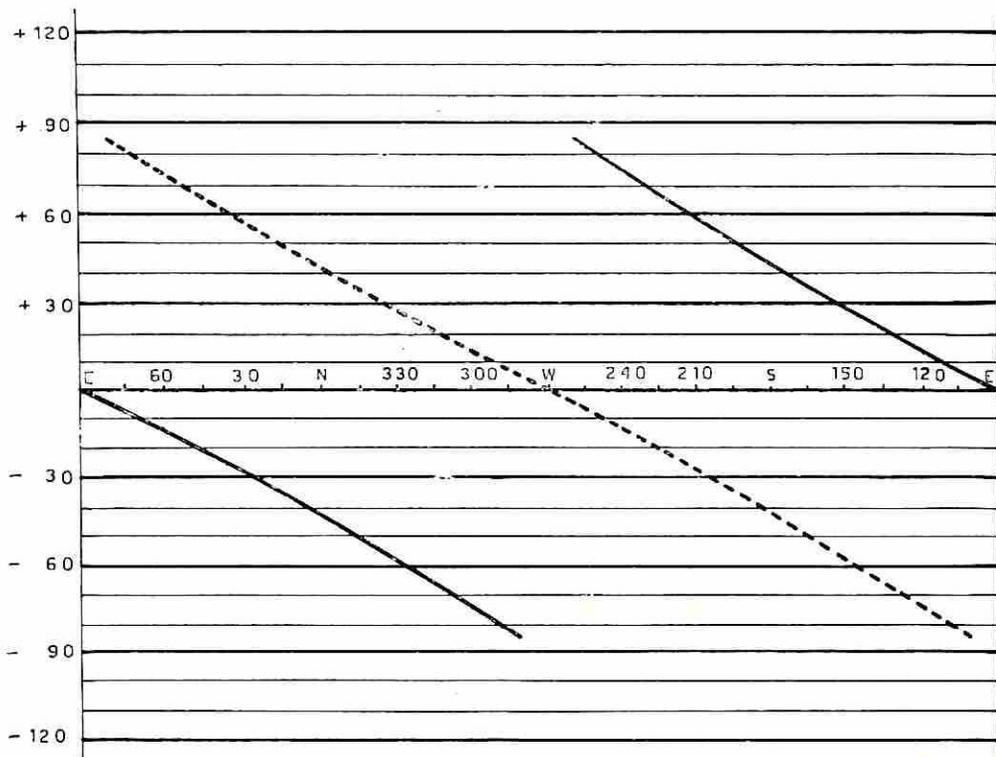
Noi abbiamo quindi due esatte indicazioni che sono:

1) il momento in cui la prua è diretta verso est

2) il tempo totale di rotazione, che possiamo misurare col cronometro fra i due istanti in cui la bussola fornisce l'indicazione di 90° . Teniamo presente che il tempo impiegato per compiere la spirale con una inclinazione di circa 30° ed una velocità di 80 km/h è di $28''$.

Noi impiegheremo quindi circa da 6 a 9 secondi per compiere un quarto della spirale. Conoscendo il punto di partenza, che è est con curva sinistra ed ovest con curva destra, si possono individuare tutte le direzioni intermedie e scegliere il momento dell'uscita.

Un'ultima avvertenza: per le rotte verso est o verso nord, sarà conveniente spirale a sinistra, per le rotte nei settori ovest-sud, sarà invece meglio spirale a destra. Si avrà così una più immediata rispondenza fra il momento del controllo-bussola e quello dell'uscita dalla spirale. Provateci in aria calma ed al sole, poichè, come ho già constatato, il momento dell'angoscia non è il più adatto a compiere esperimenti.



DEVIAZIONE DELLA BUSSOLA PER INCLINAZIONE A SINISTRA - 30° —

DEVIAZIONE DELLA BUSSOLA PER INCLINAZIONE A DESTRA + 30° - - -

RAPPORTO FRA LA PRUA VERA E L'INDICAZIONE DELLA BUSSOLA
IN SPIRALI CON INCLINAZIONE LATERALE 30

<u>PRUA INDICATA IN CURVA SINISTRA</u>													
	75	60	45	30	15	10	170	165	150	135	120	105	
<u>PRUA VERA</u>													
E	60	30	N	330	300	W	240	210	S	150	120		
<u>PRUA INDICATA IN CURVA DESTRA</u>													
	350	345	330	315	300	285	W	255	245	225	210	195	190

Primato mondiale di andata e ritorno

prefissa: 736 km

Qui di seguito presentiamo ai nostri lettori un articolo riportato da AVIACION e tradotto da Gino Albonico.

Per apprezzare questo volo Vi consigliamo di tirar fuori il Vostro atlante dei tempi di scuola perchè possiate renderVi conto delle dimensioni della Nuova Zelanda, di quest'isola dell'Oceano Pacifico. L'inglese Wills è stato uno dei primi a studiare le possibilità offerte ai volovelisti dalle ormai famose onde delle montagne neozelandesi. Tra i vari primati di distanza oggi validi, questo volo rappresenta senza dubbio una prestazione del tutto singolare.

La sera del 5 gennaio 1966 il pronostico meteo era molto promettente per il giorno seguente. Di fronte a questa prospettiva, nella mente di cinque piloti si studiavano i piani mentre si preparavano gli alianti.

Eric Meredith con uno « Skylark 3F », Errol Carr con uno « Skylark 2 » e Geoff Fernee con « Sagitta » progettarono di effettuare la distanza per il « C » d'oro, mentre Bruce Gillies aveva un segreto progetto di una andata e ritorno di quasi 600 km ma i suoi impegni professionali lo obbligarono a ritornare a Omarama e quindi restò « fuori servizio ». Per me invece desideravo un volo di andata e ritorno di più di 700 km con la speranza di ottenere un record mondiale.

Il giorno seguente il pronostico indicava che prevaleva una situazione da Ovest su tutta la regione incluso il lontano nord (fino a Gisborne) però con la possibile influenza di un fronte freddo che si poteva avvicinare verso sera da Sud-Ovest. Se il fronte freddo giungeva ancora con la luce del giorno era intenzione di Bruce e mia di abbandonare il ritorno e tentare la distanza libera. Se si fosse raggiunto East Cap più in là di Gisborne, avremmo superato il primato mondiale di distanza libera, sia pure di poco.

Quando decollai, alle dieci, mi proposi fermamente di considerare con attenzione qualsiasi decisione prima di prenderla. Il Dart era carico al massimo con due bombole di ossigeno, viveri, acqua, sacco a pelo, e materiale vario necessario in

qualsiasi emergenza se fossi stato obbligato a scendere in qualche posto inospitale.

Il nostro Piper Cub mi rimorchiò fino al punto di virata di Lindis Road, circa 15 chilometri a Ovest del campo a 1200 metri. Questo traino a Ovest mi dava un po' di chilometri in più nel caso di una distanza libera però mi mise in una posizione piuttosto difficile agli effetti dell'aggancio in ascendenza. Un'ora e venti minuti più tardi raggiunsi l'onda proprio quando la valle sottostante si stava coprendo di nubi. Il bacino di Omarama si stava velocemente ricoprendo, però chiamando la stazione radio come testimone, i soci del club controllarono il passaggio sull'aerodromo a circa 4000 metri. Si vide allora giungere Bruce Gillies impeccabilmente vestito e con aspetto fuori luogo nel polverone e nel calore di Omarama. Il suo aliante fu messo in linea in un baleno. Agitando le mani lo si vide prendere le fotografie ufficiali ed in pochi minuti era seduto nel suo aliante con macchina fotografica, viveri, sacco a pelo, razioni di emergenza, roba forte e calda mentre chiudeva la capottina lo si sentì gridare: « tirami in onda » e partì. Era per me un grande aiuto morale avere Bruce per volare in coppia. Essendo un esperto di montagna ed un conoscitore formidabile del tempo all'Ovest, i suoi commenti per radio sarebbero stati di un aiuto infinito per tutti noi.

Nella mezz'ora seguente si videro cinque alianti tra Benmore e Lake Tepako però con Bruce Gillies più avanti ad Ovest ed uno un po' più a Nord. Le lenticolari coprivano approssimativamente i 4/8 del cielo ma le ascendenze non erano nè molto alte nè ampie come d'altronde si verifica con buone situazioni di onda. Questo stato caratteristico persistette tutto il giorno.

Approssimativamente alle 12,30 Bruce Gillies annunciò per radio che abbandonava l'area occidentale verso Mount Cook e ritornava con vento in coda. Io ero sopra Two Tumbs e subito vidi 300 metri più in basso un aliante azzurro che subito riconobbi come quello di Bruce. Qui ci accordammo per guadagnare la massima altezza possibile e, mentre Bruce tentava la direzione Ovest, io decisi di sondare l'arco di Nord-Ovest sfruttando il vento

in coda. Eric Meredith aveva raggiunto 6500 metri che io calcolavo come la minima altezza per poter raggiungerlo. Errol Carr stava raggiungendo la mia posizione mentre Geoff Ferner aveva alcune difficoltà per far quota dovute alla ristrettezza dell'onda nel punto in cui si trovava. Un'ora dopo ci incontrammo tutti in rotta verso Nord; Bruce continuava all'Ovest ed io invece mi trovavo a 6000 metri sull'Ashburton River. La velocità era scarsa e sembrava che nessuno fosse impegnato in una prova di distanza. Alle 14,40 mi trovavo sulla Balmoral Forest, il punto di ritorno di Bruce. Le chiacchiere con la radio indicavano che Erroll Carr faceva buoni progressi e riteneva di raggiungere la sua meta e che Eric Meredith aveva quota. Quanto a Geoff Ferner a bordo del Sagitta, non lo si udì mai per cui si riteneva che fosse atterrato da qualche parte. Bruce continuava ad ovest preparandosi a girare il pilone ed a scattare la fotografia ufficiale. Alle ore 15 mi trovavo su Hanmer preparandomi ad entrare nel Dillon Cone e scattare la fotografia. Sembrava come se l'arco di Nord-Ovest si rompesse ed uscisse sul mare e le lenticolari tra Hanmer e Blenheim quasi non esistevano. Ero proprio sul radiofaro con i ragazzi di North Island che stavano volando nelle onde di Wairarapa. Volevano persuadermi a proseguire però dato che l'andata era stata molto lenta non avevo alcuna speranza di poter battere il record di distanza libera. Inoltre sembrava che ci fosse un'area di circa 150 chilometri con condizioni povere con in mezzo il passaggio del Cook Strait. Decisi pertanto di ritornare ad Omarama prima che facesse buio e che giungesse il fronte freddo. Decisi di portarmi a 8000 metri prima della virata. Qui ricordo di essermi detto: « Un errore ora e si va per terra ». La precauzione fu più che giusta perchè per mettermi in posizione, scattare la fotografia e riprendere la salita in onda mi costò 5000 metri. Queste grandi altezze, nel volo d'onda, non hanno grande importanza perchè in pochi minuti si possono perdere migliaia di metri. Come conferma di ciò, udii per radio il commento di Eric: Si stava aggrappando alla ascendenza orografica di una collina a meno di 2000 metri ed a 15 km a sud della sua meta avendo perso un totale di 6000 metri in circa 50 km a sud della

meta stessa. Era molto eccitante udire la sua lotta pensando che avesse perso la possibilità di raggiungere il suo obiettivo quando, all'improvviso, incontrò una termica e si rimise in lizza. Una volta presa la fotografia del Dillon Cone, dopo una lotta terribile con la macchina fotografica e l'aliante — mi accinsi a riprendere il campo ascendente dell'onda. Il terreno verso Ovest era sommamente inospitale per cui mi diressi verso sud per l'onda di sottovento. Non c'era nessuna indicazione di nubi che indicassero la esistenza di tali onde ed ebbi paura di dover atterrare con Eric e Errol. Però, dopo di essere ritornato verso Hanmer mi diressi ad Ovest sopra la cresta della nube ed ebbi la prima indicazione di ascendenza sui 3300 metri. Ebbi la fortuna di indovinare l'orientamento della nube e mantenendomi sul davanti, dopo circa 25 km ad Ovest di Hanmer giunsi casualmente in una zona ascensionale caratterizzata da un cirro lenticolare. Bruce aveva fotografato il punto di ritorno e stava una ottantina di km avanti a me ed andava abbastanza bene. Disse che pensava di farcela senza difficoltà però era impensierito dalle alte nubi che si avvicinavano da Sud-Est. Anch'io avevo visto queste formazioni e pensai che il fronte avrebbe raggiunto Omarama prima del mio arrivo. Phil Howell, che era alla radio di Fairlie Church ed aveva ricevuto tutti i nostri messaggi, autorizzandoci il passaggio in aereo, chiamò l'ufficio meteo dove il nostro amico Ray Smith informò che il fronte freddo avrebbe interessato Omarama dopo le 18. Dato che erano le 17 pensai di abbandonare la partita e di atterrare alla fattoria di Gerald Westenra, accontentandomi di una bevuta e di una chiacchierata sulle appassionanti storie del volo a vela. Questa mi pareva la miglior soluzione invece che sudare come stavo facendo. Ero stato con l'ossigeno per 6 ore e ritenevo che una tazza di the mi sarebbe andata molto bene. Però Bruce e Phil non ne sapevano niente e mi incoraggiarono a continuare. Ad ogni modo ascoltai il consiglio di Phil e continuai a lottare. Subito, in distanza e sotto una nube potei vedere oscuramente il profilo di Burkess Pass e più lontano brillare il sole — sempre attraverso un buco — riflesso nel nuovo lago di Benmore costruito per il

bacino idroelettrico del Benmore Hydro-Electric Scheme. Questo mi fece un grande piacere perchè tale lago si trova a circa 15 km — vento in coda — da Omarama e sebbene mi trovassi a circa 130 km da tale punto, la sola vista mi spronò a continuare.

A quel momento avevo tre fattori principali che assorbivano completamente la mia attenzione: primo: l'oscurità che si avanzava, secondo: il fronte che si approssimava e terzo la concentrazione nel pilotaggio (anemometro, variometro, altimetro). La tecnica era di girare per localizzare le onde di sottovento e quindi, ritornare indietro per tentare di salire. Se questa tecnica non dava risultati, bisognava allargare la zona di ricerca lasciandosi trasportare dal vento in modo da individuare con la corrente, la zona di salita. Questa forma di volo dava come risultato una rotta a zig-zag. Durante l'ultima ora e mezza doveti però abbandonare questa tecnica e ricorrere al guadagno di quota. Una volta raggiunta la massima altezza disponibile picchiare a 150... 170... 185... e così saltare alla prossima onda. Alle 19, Bruce chiamò per dire che era sopra l'aeroporto di Omarama e che c'erano grosse nubi ma aveva la possibilità di mantenersi al di sopra perchè il fronte freddo non era ancora arrivato. Io stavo in quel momento al traverso del Fairlie Basin disperato per la poca velocità di avanzata e fu qui che mi concentrarai nella tecnica di salita e picchiata. La eccitazione del volo giunse al suo massimo perchè notai nel libro di bordo che « lo sforzo era l'inferno ». Il cielo pareva ragionevole però il fronte e la oscurità che avanzavano mi preoccuparono non poco dato che la velocità era molto bassa. Giunsi su Lake Benmore alle 19,30 e decisi di salire sul bordo frontale di una lenticolare e raggiungere la prossima onda sul Omarama Basin. Chiamai Helen per radio e mi informò che sebbene sul bacino ci fossero 8/8 di copertura esisteva una apertura di fronte al Benmore Range. Picchiai il Dart a 180 e navigai sulla cresta della lenticolare seguente. Sapevo che era questione di tempo per giungere alla apertura e feci in modo di portarmi in zona. La strada di Omarama mi apparve di sotto ed alcuni minuti dopo ero sull'aeroporto. Dopo tutto quello sforzo cominciai a sentire i be-

Safari in Francia

Ancora la Ferté-Alais! Ma sì! Per Stucchi è l'ottava stagione di vacanze che vi passa. Fascino della buona cucina, del buon vino di Francia ed anche della vicina Parigi. Ma soprattutto del cielo di Francia che, quando è bello, lo è nella maniera più superlativa, con la sua aria cristallina e vivace. E poi la sconfinata pianura verde e giallo-bruna, che sono i colori dell'appassionato cercatore d'oro termico. Che, come il « mal d'Africa », esiste anche il « mal di Francia »? Pare di sì: Centofante di Bolzano è già al suo terzo ritorno, e Mondelli pure (quest'anno addirittura tre volte).

Altri si uniscono per la loro prima esperienza ed il safari ha inizio il giorno 6 agosto.

La nostra piccola flotta non sfigura sul terreno di La Ferté-Alais: uno Standard-Austria, un Uribel-C, un M-100-S ed uno Jaskolka; ma sul campo fanno sfoggio, e suscitano la nostra invidia, quattro fiammanti Edelweiss.

I primi giorni sono mediocri, ma utili per consentire ai nostri neofiti di ammaestrare le prime termiche locali; i risultati non si fanno attendere: Costa compie la prova di distanza per il « C d'argento » con 85 Km.; Desti dapprima le cinque ore e poi la distanza, con 82 Km.

Finalmente domenica 14 agosto la prima giornata fumante. Desti e Centofante, con altri francesi, partono per tentare i 300 Km. prefissati. Chi li ha già fatti, invece, si cimenta nel classico triangolo di 300 Km. Ed avranno più fortuna questi ultimi. Ben cinque triangoli di 300 Km. completati; il nostro Standard-Austria di Stucchi con una media di 58 Km./h.

Tutti lungo il percorso invece i distanze, fra i 190 (Centofante) ed i 220 Km. (Desti).

Il giorno dopo, lunedì di ferragosto, tempo da lupi, ma... il vento ruota e viene da nord-est. Tutto lascia pensare che si stia stabilendo la famosa, attesissima, bramata, benedetta SITUAZIONE DI NORD-EST. E difatti l'indomani il cielo è quello delle grandi giornate: aria limpida, freddo polare e vento teso.

Ma lasciamo ora la parola ai protagonisti...

Massimo Stucchi

Il manuale del perfetto cinquecentochilometrista

Premessa

Hanno insistito perchè scrivessi qualcosa sul mio volo di 500 Km. ed in principio rifiutavo, non perchè io sia modesto (sono anzi vanitosissimo), ma perchè non sapevo cosa scrivere. Ma alla fine mi venne in mente che, in quest'epoca così sensibile alle istanze sociali e tutta tesa alla elevazione culturale delle masse, sarebbe stato un dovere nei riguardi della società lo scrivere il presente manuale, affinché l'esperienza acquisita non andasse perduta; monito e stimolo per le odierne masse di volovelisti anelanti le più alte mete.

Ad essi, ed ai loro affini, il manuale è dedicato.

Capitolo I - Concetti generali: Volo a vela. Vedi Enciclopedia Treccani, vol. XXXV pag. 556.

Capitolo II - Ingredienti: Aliante (generalmente necessario per fare del volo a vela). La Treccani ce l'hanno tutti sul comodino, ma più interessante può essere l'« Enciclopedia Garzanti per tutti » vol. I pag. 44, che dice: « Aliante, velivolo senza motore, sostenuto dalla reazione dinamica dell'aria sulle ali ». L'Autore non l'ha capita, però bisogna ammettere che è bella e lapidaria.

Capitolo III - Pilota: uno dei nostri. *Manutenzione:* la manutenzione del pilota cinquecentochilometrista, candidato o già insignito, è una delle più delicate. Lo scheletro, con involucro ed accessori, va trattato nella migliore maniera possibile; non bisogna dimenticare infatti che deve durare tutta la vita. Il pilota cinquecentochilometrista deve personalmente curare la migliore qualità dei cibi, nelle bevande ed in ogni altro naturale complemento dell'esistenza. Quanti lo circondano devono SEMPRE tenere ben presente che egli non va mai irritato nè contraddetto e che gli si deve sempre confermare la coscienza della propria importanza.

Capitolo IV - Squadra ricupero (essenziale): termine oscuro e di incerta etimologia. Indica sorta di esseri che si dilettano nella ricerca di alianti dispersi. Stante la ineluttabile evoluzione darwiniana, la specie è in lenta estinzione (opportuna sarebbe l'istituzione di acconci Parchi nazionali). La squadra va ben trattata, ben nutrita, rifornita di generi di conforto ed anche svagata di quando in quando con moderati divertimenti ed edificanti giuochi di società. Il vecchio sistema dello scudiscio è ormai in declino. L'essenzialità della squadra ricupero è chiaramente comprovata dal fatto che quando un pilota ne ha una veramente capace ed efficiente, di solito programma dei voli in circuito chiuso e poi effettua sempre la prova rientrando regolarmente in campo (onde, per la squadra ricupero, grave problema del « tempo libero »).

Capitolo V - Accessori: importanti sono: varioanemometro, variomedio metro elettrico, variometro elettrico (con damping ed integratore), variometro acustico, indicatore di virata e sbandamento, indicatore d'assetto (volg. orizzonte artificiale), telebussola, altimetro, ricetrasmittente, portacenere.

IMPORTANTISSIMO il colore dell'aliante: deve spiccare bene contro l'azzurro del cielo.

Accessori minori: se la squadra ricupero è dotata di autovetture e di rimorchio, meglio, ciò facilita le cose.

Capitolo VI - Epilogo: si ritiene opportuno concludere questa esauriente trattazione con un esempio pratico, effettivamente compiuto dall'Autore il 16 agosto 1966 su aliante Standard-Austria I-SOAR e che costituisce, con 513., il nuovo primato italiano di distanza con meta prefissata (in attesa di omologazione).

Dati: vento da nord-est e cumuli a partire dalle ore 9.

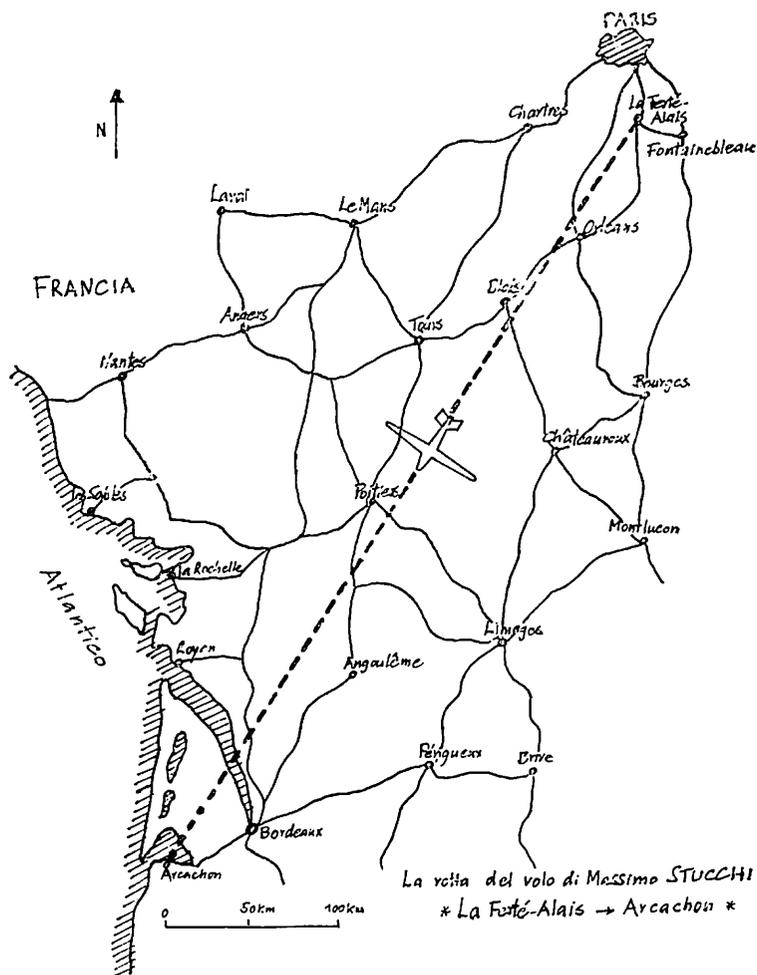
Svolgimento: un'occhiata alla carta: non c'è altro da fare che tentare i 500 Km. Meta prefissata: aeroporto di La Teste de Buch, sulla costa dell'Atlantico, oltre Bordeaux. Il decollo avviene alle 10,55 e lo sgancio alle 11,01 a Videlles, un villaggio ad est del campo, per evitare il traffico commerciale e militare di Orly e Bretigny.

Subito in viaggio con plafond 800 metri che sale lentamente fino a 1400 verso le 14 e poi riprende a discendere fino a 1000 metri.

Prima parte del volo senza storia, unica preoccupazione correre, correre il più velocemente possibile. Passaggio della linea dei 300 Km. dopo 3 ore e 10' di volo. Sempre bene fino ad Angoulême, indi nuova massa d'aria, caliginosa, senza gli amici cumuli: è il regno della brezza di mare. L'Atlantico è vicino. Il punto è critico. La regione davanti si chiama Cognac, gustosa ma inatterrabile, poi l'estuario della Gironda, imponente ma bagnato, poi la foresta delle Landes, sterminata ma poco amichevole e, per finire, la planata finale sulle acque marine del grande Bacino di Archachon.

Consultazione via radio ad alto livello (1000 metri) con un Edelweiss che si trova una ventina di chilometri più ad Ovest. Anche lui è titubante. Ma ecco irrompere un cortese pilota di Jodel Ambassadeur, proveniente da Biarritz e diretto a Nord lungo la costa, che si informa dei nostri voli e ci dà la preziosa notizia di aver trovato termica secca lungo tutto il percorso. Ringalluzziti andiamo avanti; purtroppo poco dopo l'Edelweiss sarà costretto al tappeto sul minuscolo aeroporto di Montendre, 417 Km. Mi muovo quindi con cautela, ma piano piano guadagno terreno. Alle 18,10 planata finale sulle Acque del Bacino di Archachon. Atterraggio a La Teste de Buch alle ore 18,19.

La squadra ricupero, trattata con il metodo raccomandato nel capitolo IV, rivela infine tutta la sua efficienza ed arriva il mattino seguente alle ore 8, con in corpo 700 Km. di strada e dopo aver partecipato, nella notte, ad altri due recuperi. Chapeau! Trois fois chapeau!



La Fertè-Alais, ovvero un diamante quasi per forza

Lino Desti

Beh, vorrei narrarvi che « un'area di alte pressioni dominante ecc. ecc. ... », ma non è così!

Tutto si è svolto nel seguente modo: un bel mattino sereno, aria frizzante ed una gran gioia di essere vicino a Parigi; ma la curiosità di vedere quello che succede in aeroporto è forte. Arrampicandomi su per la stradina che porta al campo osser-

vo i primi cumuli, sono le dieci e spira un notevole vento.

Come mi affaccio sulla verde distesa di terreno resto stupefatto: è la rivoluzione! Gente che corre, barografi alla mano, macchine fotografiche a tracolla, tasche imbottite di carte, alianti in linea. Al più sprovveduto viene spontanea la domanda: « Ed io, cosa faccio? ». Ebbene, non ha ancora avuto il tempo di pensare che il suo cervello si trova impegnato nella faticosa traduzione simultanea delle parole di Monsieur Pechaud: « Lei partirà per un tentativo di meta prefissata di 300 Km. (?!?!); direzione Niort. Ecco, questa è la carta. Non conviene seguire la rotta diretta perchè qui la zona è poco aterrabile.

È meglio che vada per Poitiers ... Qui ci sono degli aeroporti, come vede ... Sarà sganciato su Videlle se poi ... ».

L'aliante è in linea. Lo Storch è pronto ed io sono seduto ben legato. Il trainer non è uno che fa complimenti e poco dopo sono bell'e servito in mezzo alla campagna francese. E non sto certo bene perchè ho già scelto il campo per la mia rapida « vache » (fuori campo, n.d.r.), il pensiero è già rivolto ai risolini dei francesi; ma ecco che il santo protettore dei volovelisti mi propina una bella termina da due metri e così sono di nuovo in guerra.

Il vento in coda aiuta non poco e la marcia prosegue spedita fino a Orléans, dove fa bella mostra di sè la Loira. Seguendo il fiume incontro lo Jaskolka di Centofante, partito dopo di me. Proseguiamo insieme fino a Tours e lì attraversiamo il fiume in direzione sud-ovest. Ma il cielo che ci attende è poco invitante; nemmeno l'ombra di un cumulo ed una foschia repulsiva. Facciamo i primi tentativi, ma i risultati sono disastrosi; dopo pochi chilometri siamo in una situazione poco piacevole. A noi si è aggiunto un Edelweiss sconosciuto. Cerchiamo tutti e tre qualcosa che ci consenta di stare in aria, poi, a circa 300 metri, quasi al grido di « si salvi chi può », ognuno pensa per sè. Io sono privilegiato: con tanta pena mi riporto a 1000 metri e a malincuore lascio Centofante che, meno fortunato, si dibatte sopra un paese. Così sono di nuovo solo in viaggio, ma adesso in termica secca le cose più difficili. Di paese in paese arrivo fino a Poitiers, dove un grande aeroporto esercita su di me una fortissima attrazione. Ma mancano solo 80 Km. e sarebbe un vero peccato rinunciare adesso.

Circa un'ora più tardi un altro aeroporto appare sotto le mie ali, ma questa volta è quello giusto. Fuori i diruttori, e atterro, non senza essere assalito da un ultimo dubbio circa l'esattezza del luogo. Apro la capottina e chiedo al primo arrivato: « Niort? » « Oui », risponde stupito. « Hallo, La Ferté? Je suis Desti, je vous parle de Niort ... ».

Enzo Centofante è l'unico dei tre nostri piloti partiti a mancare la meta. Atterra fuori campo a Melle, dopo un bel volo di 320 km.

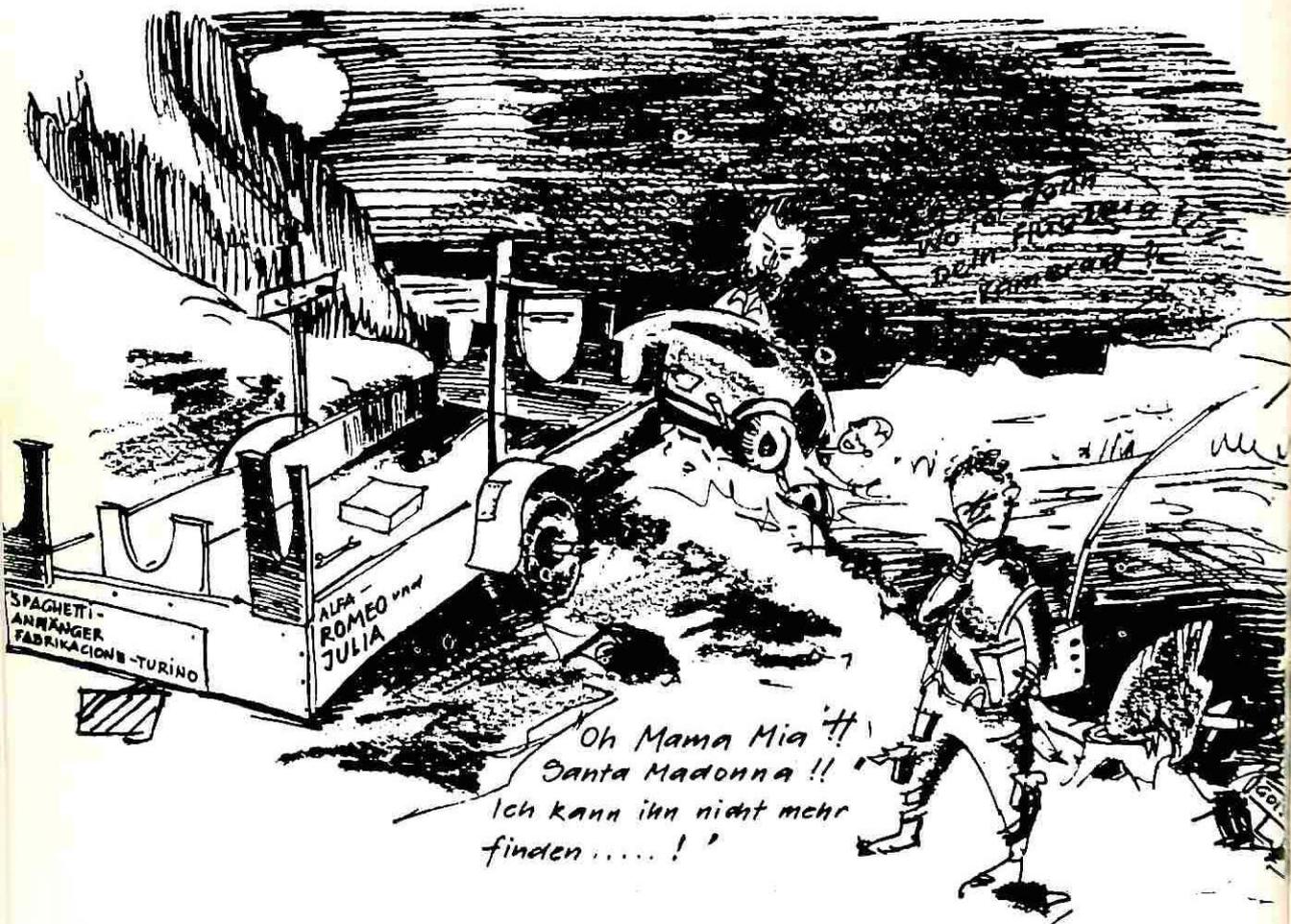
Bilancio finale del Safari? Eccovelo:

- *Stucchi su Stardand-Austria*
una andata e ritorno di 130 Km.
tre triangoli di 100 Km.
un triangolo di 150 Km.
un triangolo di 300 Km.
una distanza con meta prefissata di 513 Km.
- *Desti su M-100*
distanze: Km. 20 - 82 - 220
una distanza con meta prefissata di 320 Km.
- *Centofante su Jaskolka*
distanze Km 190 - 320
- *Costa su Uribel-C*
Distanze Km. 25 - 30 - 20 - 85.

Complessivamente Km. duemilasettecentotredici (2713).

Il Campionato Austriaco 1966

Carlo Della Chiesa racconta le sue avventure nelle alpi austriache



*'Oh Mama Mia !!
Santa Madonna !!
Ich kann ihn nicht mehr
finden.....!'*

In aprile ho scoperto che i miei impegni di disoccupato mi permettevano di aderire all'invito dell'Ae.C. d'Austria all'Ae.C. d'Italia a partecipare al Campionato Austriaco dal 28 maggio all'inizio di giugno. Un lentissimo carteggio con Roma e Vienna, ostacolato dallo sciopero delle poste italiane, mi ha infine confermato l'accettazione della mia iscrizione.

Revisione del VELM appena acquistato, pronto prestito della vettura dal C.V.V. Politecnico di Torino, carnet, assicurazioni, foglio verde, lettere e telefonate a Milano e Bolzano alla disperata ricerca di aiutanti: ho fatto di tutto tranne che allenarmi. Ma per trovare aiutanti il periodo

era veramente infelice: gli studenti sotto esami, e in Piemonte la lingua tedesca è poco conosciuta. Per fortuna ho trovato l'entusiastica adesione di Giorgio Valentini che purtroppo aveva poco tempo disponibile: sfortunato, per il maltempo non ha veduto altri alianti che il mio, quando l'ha montato. Poi mi ha raggiunto Giuseppe Prugger da Bolzano, che pure non si è potuto fermare molto, per cui per tutta la gara, rimasi debitore della sportività delle vicine squadre francese e tedesca per il montaggio dell'aliante, e della squisita cortesia dei trainer austriaci per i recuperi.

Che io abbia deciso la partecipazione a

cuor leggero e precipitadamente, è indubbio, ma per fare « bella figura » in Austria è certo che occorre una preparazione ben superiore a quella che avevo. Di più, sostengo che è assolutamente indispensabile possedere in modo sicuro e completo sia la tecnica di ascendenza in nube, sia della navigazione strumentale. Solamente tenendo conto di questa necessità si possono comprendere il non brillante piazzamento di Penaud (in Francia questo tipo di volo è espressamente vietato in aliante), e la sorprendente alta velocità media sovente realizzata dai primi arrivati. Pure in Austria il volo in nube è ufficialmente vietato, ma molti lo praticano ed è stato più volte condizione indispensabile per portare a compimento la prova. Questo sia perchè i temi delle prove erano quasi sempre molto impegnativi rispetto alle condizioni — per cui la maggior velocità media conseguibile permetteva il rientro prima che le condizioni passassero — sia perchè si poteva così passare al di sopra anzichè al di sotto dei temporali e, rientrare in planata lungo le strette valli, sul tardi mal soleggiate e quasi inatterrabili che conducono al campo di Mariazell (860 m. s.l.m.).

In Austria nel periodo di aprile, maggio e giugno piove sovente, ma se fa bello si hanno, per il volo a vela, condizioni veramente favolose, i volovelisti dell'Italia del Nord possono facilmente rendersene conto paragonandole a quelle che sulle nostre Alpi incontriamo purtroppo soltanto 2 o 3 giornate all'anno, in primavera, quando il plafond è a 3-4 mila metri e la velocità di salita dell'ordine dei 6 m/sec. Dopo la metà di giugno, si instaura, mi dicono, una subsidenza che blocca i moti convettivi. Ho avuto l'impressione che la previsione sia meno difficile che da noi, in quanto le variazioni di velocità dei fronti sui rilievi sono meno sensibili.

I volovelisti austriaci sono degni delle copiose condizioni che gli Dei loro elargiscono: hanno tra loro campioni eccezionali che conoscono a menadito, costone per costone, le loro montagne e le loro vallate. Figuratevi che hanno addirittura tracciato in rosso e blu, sulla carta geografica, la via da seguire con vento da nord e da sud per andare da WIENER NEUSTADT a INNSBRUCK e ritorno o

viceversa: 400 Km., quasi tutta l'Austria attraversata da una autostrada volovelistica, ricca di note e segnalate stazioni di rifornimento. La densità dei volovelisti in Austria, è, per noi, incredibile: se l'Italia ne avesse la stessa proporzione sarebbe anzichè il paese del sole, quello dell'ombra ... di alianti. Non ho mai trovato un albergatore o benzinaio che non avesse in famiglia almeno un cugino volovelista! Mai mi è stato chiesto che razza di barca o di roulotte mi trascinavo sul carretto, nè se ero precipitato per un guasto al motore; mi chiedevano semmai che modello di aliante era, la sua efficienza, le sue caratteristiche. Alle cerimonie di inaugurazione e di premiazione, quasi tutte le personalità: ministri, presidenti, borgomastri, portavano il distintivo del « C » d'oro con 2 o 3 diamanti!

Al termine della prima prova sono atterrato sull'aeroporto di AIGEN: alle effemeridi il trattore della linea di volo, guidato dal presidente dell'Ae.C locale ha, in due riprese con traino multiplo codamuso, trascinato nell'hangar, ove già ne erano ricoverati altri trenta, i 20 alianti che avevano volato in giornata. Pensate che visione di sogno: un hangar con 50 alianti!

Diversamente da quanto succede in Italia, ove in occasione delle gare Nazionali di Rieti mai occorre di incontrare in volo alianti che non prendano parte alla competizione, in Austria bisogna sempre controllare il numero di gara prima di decidere se far strada con l'aliante raggiunto: poteva trattarsi di un turista o di uno sportivo che magari tentava per suo conto un diamante. In particolare, nel raggio di 50 Km. da Aigen e da Zell am See, il cielo era sempre pieno di alianti.

Arrivando a Mariazell per la prima volta dalla strada che sale da KAPFENBERG, con l'occhio avido di campi per alianti, ho cominciato a disperare: la strada sovente non asfaltata e larga una volta e mezza la macchina, correva tra boschi di sempreverdi o faggete, a seconda della quota, al margine di più o meno scoscesi precipizi, resa sovente varia da stretti tornanti e pendenze impegnative, era non di rado attraversata da lepri, volpi, cervi. Non posso garantirvi che non ci fossero fate nè briganti, ma campetti da quella strada non se ne vedono certo. Allora non immagi-

navo di sicuro che avrei dovuto percorrere altre sei volte quella stessa strada, tornando dai recuperi.

All'arrivo, per incoraggiarmi, organizzatori e concorrenti pratici mi invitarono, non già a tratteggiare sulla carta geografica le zone inatterrabili, ma a segnarmi con precisione e accuratezza la posizione dei pochi prati utilizzabili nei dintorni! In effetti, durante il campionato non si ebbe, tra tutti i concorrenti, che qualche raro, lievissimo danno, prontamente riparabile. Dei tre giorni disponibili per gli allenamenti, avendo rinunciato al primo per arrivo ritardato da guasto alla vettura, ho passato gli altri due ad asciugar l'aliante sottoposto ad un lavaggio di pioggia continua. Nel pomeriggio del terzo, la simpatica cerimonia d'inaugurazione, costretta nell'hangar dalla pioggia, fu allietata dall'esibizione della banda di Mariazell che ha per divisa il tipico costume locale: cappa di tweed orlata di verde con bottoni dorati, brache alla zuava, cappello di foggia alpina con un ciuffo di peli di tasso.

Nella tassa di iscrizione erano compresi vitto e alloggio; tutti i partecipanti, organizzatori, trainer, aiutanti e piloti, erano alloggiati in un nuovissimo «albergo della gioventù». La vita collegiale che vi si faceva aveva il vantaggio di amalgamare la comunità, favorire le amicizie, lo scambio di informazioni, creando un clima veramente piacevole.

Questa sistemazione era quasi una necessità. Meteo, in quanto in montagna le termiche si alzano al mattino presto; sveglia quindi alle 6,30, alle 7,30 la prima colazione nordicamente sostanziosa, durante la quale poteva essere preannunciato per le 8,30 il briefing che veniva tenuto al campo distante un paio di Km. La sera dei giorni di riposo, o anche di gara per i beati che completavano la prova, pranzo alle 18 poi libera uscita, ma tutti in casa prima delle 22 e presto a letto; magari rientrando tardi dai recuperi bisognava svegliare l'intero paese con claxon, trombe e urla per farsi aprire... Ma l'inconveniente peggiore era forse il sapore inconsueto dei cibi e, diciamo pure, la loro scarsa appetibilità.

Non ostante tutta questa sollecitudine, rimaneva pochissimo tempo tra il briefing e i decolli, il che costituiva una grossa difficoltà, specie per gli stranieri, che ne-

cessitavano di più dettagliate descrizioni dei piloni (non ho ancora capito bene cosa deve intendersi per Hütte!) * e di traduzioni. Si aggiunga a questo, il disagio di poter spingere in linea l'aliante solamente all'ultimo minuto: il campo di MARIAZELL è infatti molto corto e data la notevole quota sul mare, veniva utilizzato fino all'ultimo decimetro per il rullaggio di decollo. Perciò malgrado la temperatura oscillasse intorno ai 10°C, le mie partenze da Mariazell erano sempre sudatissime. Per la prima volta in vita mia ho comperato ed indossato un paio di mutandoni di lana: ci stavo bene!

Non ostante le difficoltà dovute alle modeste dimensioni del campo e alla sua quota, i decolli si succedevano a ritmo sostenuto e nelle giornate buone cominciavano molto presto: alle 9-9,30, in quanto a quell'ora per le tipiche condizioni di montagna, le ascendenze erano già forti; in compenso dopo le 15, nel giro di mezz'ora le condizioni mutavano da «fumanti» a deboli, si passava cioè da + 6 a + 1 + 2 m/sec. e la restituzione era quasi inesistente data la grande abbondanza di monti e... scarsità di valli.

L'elenco dei concorrenti è così composto: dieci «C» d'oro con 3 diamanti, 7 con 2, 8 con 1, dieci «C» d'argento, in buona parte mascherati in quanto non presentano la documentazione delle prove effettuate, magari valide per i tre diamanti, per concorrere in una specie di lega 2 austriaca; tra questi oltre a me su M 100 S vi sono tre stranieri: il tedesco Stühr con SHK 1, che ogni anno vola molto in Austria, il giovane francese Penaud, a noi ben noto, con l'Edelweiss e lo svizzero Lehmann con Ka 6. FRITZ parte col favore del pronostico sul magnifico Libelle, WÖDL suo irreducibile antagonista su Ka 6, GEHRER su Diamant, a questi fan corona 3 Standard Austria, 2 Zugvogel, 2 SF 26, 5 Mg. 23, 2 Spatz, 1 Ka 8 e altri 13 Ka 6.

Il punteggio è assegnato con le formule dell'ultimo Campionato del Mondo.

Il primo giorno destinato alle gare, approfittando del perdurare del maltempo ho compiuto una prima veloce visita alla stupenda Vienna; il secondo, durante un

* Vuol dire «Capanna». (N.d.R.).

V.S.P. International Gliding Club

L'articolo che Vi presentiamo non vuole essere un'esposizione di nuove teorie, ma semplicemente un'insieme di attente osservazioni fatte da un esperto pilota alpino. E' appunto sotto questo aspetto che accettiamo delle formulazioni non sempre ortodosse e l'uso improprio di certi vocaboli.

Lo stesso argomento è stato illustrato dall'autore, Gioacchino von Kalckreuth, in occasione del 1° « Seminar del Mercoledì » tenutosi il 16 Novembre 1966 a Calcinate.

Importanza dell'ora di partenza e del punto di sgancio

La giusta ora di partenza e il più favorevole punto di sgancio, sono per me la premessa indispensabile per realizzare voli di distanza impegnativi.

Ritengo che questi voli, di 400 o 500 km., siano possibili a un buon numero di nostri piloti, più di quanto si pensi, purchè siano attentamente analizzati e venga posto il massimo impegno in tutti i particolari.

A tale proposito basta pensare allo sviluppo impressionante del volo a vela alpino in Austria ed in Svizzera, dove serie di voli di oltre 500 e più chilometri si fanno ogni anno — su alianti del tipo Standard — da tutti quei piloti che hanno una certa preparazione ed abbiano, ad onor del vero, oltre alla passione anche il necessario tempo libero.

Il volo di distanza è iniziato bene quando il pilota ha a sua disposizione il *massimo tempo possibile*, ciò gli permette di procedere sul sicuro, sicuro nel senso che lui può eventualmente tornare qualche chilometro indietro, fare una deviazione per seguire creste più promettenti, oppure attendere che davanti a lui si formino condizioni migliori. Inoltre il pilota deve avere a disposizione qualche « riserva di tempo » per riparare un eventuale punto basso dopo il traversamento di una larga vallata oppure una zona stabile ecc...

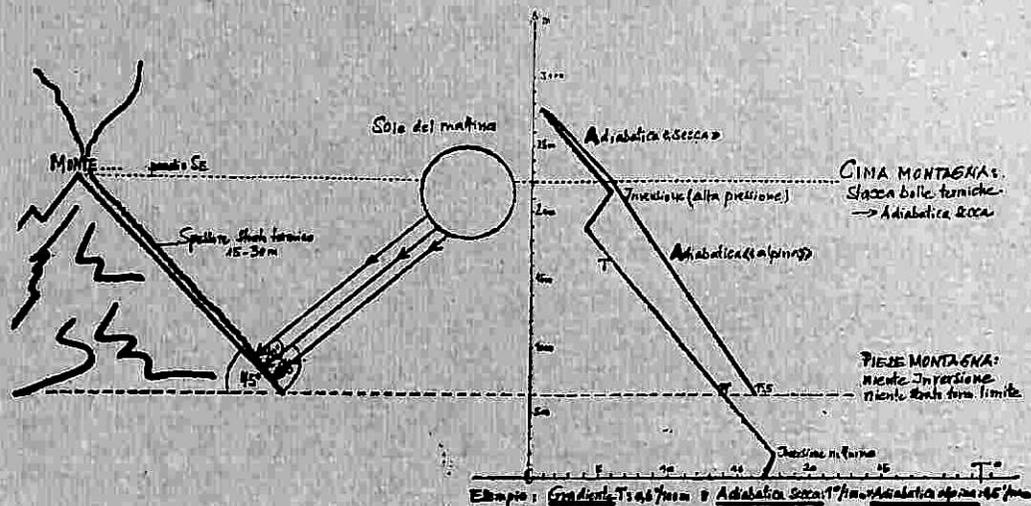
Ora di partenza

Bisogna cercare di partire al più presto possibile, cioè con le prime termiche sfruttabili dall'allante. Una recente indagine ha messo in luce che la maggior parte dei voli oltre 500 Km. in Austria hanno avuto inizio tra le ore 9,15 e le ore 9,45, ora solare. (Io dopo lo sgancio alle ore 9,40 solare il 4.6 a ZELL a. S. avevo già percorso 160 Km. entro mezzogiorno). Questo è possibile in montagna dove lo sviluppo delle termiche inizia molto più presto che non sulle colline prealpine o sulla pianura, in conseguenza dell'aria pulita, dei pendii ripidi, del terreno roccioso più facilmente riscaldabile. Si può ritenere, con una certa sicurezza, che già alle ore 9 partono le termiche secche sufficientemente larghe da essere sfruttate, sopra le creste, dall'allante con un pilota adeguatamente preparato. Le prime condensazioni si verificano di solito, nelle giornate di alta pressione, intorno alle ore dieci. Nella zona prealpina invece — causa l'inversione, la foschia della Valle Padana e la maggiore umidità del terreno e la minor inclinazione dei pendii, le prime termiche secche sfruttabili non si riscontrano prima delle ore 10, all'incirca, e le prime condensazioni si vedono generalmente intorno alle ore 10.45.

Solo recentemente ho trovato una spiegazione chiara sul come si sviluppano in realtà le termiche in zona alpina, un fenomeno probabilmente non ancora completamente analizzato e spiegato ai volovelisti e viene spiegato così anche il fatto che si incontrano termiche di forza ben diversa durante la stessa ora del giorno in montagna.

E' quindi ovvio che la montagna rappresenta per noi il miglior trampolino di partenza per voli di elevata distanza, in considerazione anche di un particolare fenomeno che vorrei chiamare « Adiabatica alpina ».

Che cos'è l'« Adiabatica alpina » rispetto a quella secca e a quella saturata?



Succede questo: il riscaldamento dell'aria in montagna, — favorito da un'atmosfera più limpida ed anche più instabile per il maggior raffreddamento notturno, avviene molto più rapidamente grazie l'inclinazione dei pendii sui quali i raggi del sole del mattino battono quasi perpendicolarmente. Poiché sul pendio non esiste uno strato limite che faccia da « blocco », avviene che una bolla d'aria riscaldata, anche di soli 1 o 2 gradi in più dell'ambiente ben presto si stacca e parte verso l'alto.

Questa bolla — sollevandosi lungo e sempre in contatto con il pendio riscaldato — da una parte si raffredda secondo l'Adiabatica secca (un grado ogni 100 m.) e, contemporaneamente, dall'altra parte viene continuamente riscaldata dal terreno. In tal modo il raffreddamento effettivo può essere, per esempio, di soli 0,3/0,4 gradi ogni cento m. (L'indagine in merito spiega che il raffreddamento reale è subordinato al grado di inclinazione del pendio, al tipo del terreno, allo sviluppo in quota del pendio ed alla sua esposizione verso il sole).

Le possibilità offerte da questo fenomeno sono veramente notevoli in quanto lo sviluppo delle termiche, come prima descritto, avviene anche nei giorni con un gradiente stabile (per es. 0,5/0,6).

La bolla termica, una volta staccatasi, alzandosi lungo il pendio si allontana sempre più dalla temperatura dell'aria circostante e ciò avviene fino a quando la bolla lascia il pendio stesso, dopodichè il raffreddamento ritorna alla legge della Adiabatica secca. Questo fenomeno si verifica sui pendii che abbiano almeno una inclinazione di 25/30 gradi.

La « Adiabatica alpina » rappresenta il perchè le termiche in montagna si sviluppano prima e sono, per tutto il giorno, sensibilmente più forti e specialmente a poca distanza delle creste possano dimostrare una violenza che tanti dei nostri piloti hanno già personalmente incontrato, infine spiega anche perchè la base di condensazione sia sempre notevolmente più alta di quella della pianura. Inoltre viene spiegato perchè le termiche di montagna riescano a bucare addirittura una forte inversione di un regime di alta pressione, il che può anche dare luogo a quelle cellule temporalesche sulle montagne che sentiamo citare nei bollettini meteo estivi.

Da quanto fin qui esposto risulta evidente la reale possibilità di partire presto ed anche la necessità di stabilire il punto più adatto, il punto cioè dove si possano più facilmente riscontrare questi fattori positivi.

Il punto di sgancio

In relazione a quanto detto, il punto di sgancio ideale sarà rappresentato da una montagna rocciosa, ben esposta al sole del mattino, con una linea di cresta intorno ai 1500 metri e possibilmente vicina ad un terreno atterrabile nel caso di uno sgancio prematuro.

Considerando la particolarità di un volo di 500 Km., la distanza del punto di sgancio dall'aeroporto d'involo dovrebbe essere di secondaria importanza. (Una distanza di 30 Km. viene tranquillamente superata con 20' di traino).

E' meglio uno sgancio distante ma in luogo sicuro che uno sgancio vicino ma incer-

to, specialmente considerando che i giorni propizi per percorsi lunghi sono piuttosto rari. Si capisce che lo sgancio sul punto scelto dovrebbe avvenire solo dopo avere incontrato, in fase di traino, termiche già sufficientemente larghe sopra le creste.

Altre considerazioni

Dall'esame dell'attività sportiva dei piloti stranieri, nei paesi alpini, risulta che i migliori percorsi vengono effettuati nei mesi di giugno e luglio. (12.6.64: triangolo Innsbruck-Gottardo-Brusio 517 Km.; 13.7.65: Innsbruck-Brig/Vallese e ritorno 539 Km.; 7.7.1966: Schaenis/Svizzera triangolo 504 Km.; 14.7.65: Algen/Austria, triangolo 420 Km.).

Le ragioni che fanno preferire questo periodo sono le seguenti:

- il massimo riscaldamento del terreno si verifica in questi due mesi;
- massimo delle ore di termica e luce;
- la neve in montagna, che rappresenta il principale ostacolo nei percorsi di alta montagna, è ridotta al minimo;
- regime di alta pressione del tipo estivo sono una specie di assicurazione contro lo sviluppo troppo vasto di Cu-congestus e cellule temporalesche che possono rappresentare ostacoli insuperabili nelle zone di alta montagna.

Un'ennesima ragione per scegliere il giusto punto di sgancio in montagna sta nel fatto che già in giugno ed ancor più in luglio, la zona prealpina è ampiamente interessata dal regime di alte pressioni livellate e dall'aria umida e stabile della valle padana e questo — come spesso abbiamo visto — arresta l'attività.

Un'ultima parola per quanto riguarda le ormai note difficoltà di partire presto al mattino, da qualsiasi aeroporto di volo a vela. Ho recentemente letto che dal 31.3.1967 verrà ripristinata l'ora legale: questo significa che persino quelli che amano dormire a lungo, prima di un volo impegnativo, potranno presentarsi all'aeroporto in tempo per prepararsi perchè, anche alle nove, avranno sempre un'ora a disposizione per un decollo come io propongo.

Così e solamente così si vedranno distanze da « diamante ».

G. v. K.

This article is based on a speech as given in one of the weekly evening seminars which are now being held at the Calcinate-Varese clubhouse. It deals with the question, when a long distance flight should be taken up over alpine territory. The author explains that usable dry thermals can be found already at an very early time of the day (around 9 a.m. and that the number of hours available for flights of 400 and 500 km can thus be widened considerably. The best point of tow-release should be a mountain in a truly alpine surroundings of about 4500 feet height, which is situated in such a way that the distance flight can be immediately started.

Cet article est basé sur une conversation qui a été tenue pendant une réunion serale a Calcinate-Varese. Il traite la question des vols de distance sur les montagnes. L'auteur explique que des thermiques sèche sont possible à trouver dans les premières heures du matin, environ 9 heures ainsi que le temps à disposition pour remplir la distance de 400 ou 500 km est beaucoup plus long. Le point le meilleur pour larger devrait être une montagne de environ 1500 mt, située près les grand montagnes ainsi que le vol puisse commencer immédiatement.

Dieser Beitrag im Rahmen der wöchentlichen Abendseminare im Clubhaus von Calcinate-Varese befasst sich mit der Frage, an wann ein Langstreckenflug in alpinem Gelaende angesetzt werden kann. Es wird erlaeutert, dass bereits zu einem sehr fruehen Zeitpunkt (gegen 9 Uhr) mit ausfliegbaren Trockenthermik gerechnet werden kann und das somit fuer Fluege von 400 und 500 km wesentlich mehr Zeit zur Veruegung steht. Als bester Ausklinkpunkt wird ein Bergprofil in alpinem Gelaende von 1500 m Mindesthoehe angeraten, von dem aus der eigentliche Streckenflug zuegig angesetzt werden kann.

breve intervallo asciutto, ho approfittato del volo di ambientamento a motore offertomi: ricognizione, quasi un pellegrinaggio ai pochi prati atterrabili della zona. Quarto giorno, di nuovo a Vienna.

Finalmente iniziano le gare:

31-5: *Andata-Ritorno Mariazell-Tauernhaus Km. 186.*

Tema veramente impegnativo per la povertà della giornata, deciso tardi dagli organizzatori allarmati dalla lunga inattività.

Per sorteggio partivo penultimo, seguito da Penaud: al primo traino, nella lunga planata dai 700 m. di sgancio, non abbiamo più trovato nemmeno un buffetto, chi ci aveva preceduti aveva già tagliato la corda; l'illustre compagnia bastava appena a frenarmi i brividi di scoraggiamento. Ridecollati rinunciamo al taglio del traguardo a 1.000 m. e spalleggiandoci con la radio (grazie Fiorenzo), in strettissima collaborazione, cammin facendo e quota perdendo, siamo riusciti a trovare la possibilità di andar via.

Com'era prevedibile, il risultato nel complesso non è stato molto brillante: quattro rientrati (il primo ai 68 Km/h di media!) altri cinque con più di 100 Km, 14 con me nell'aeroporto di Aigen prima del pilone, 6 sotto alla distanza di qualificazione tra cui due che non riescono a partire.

Riportiamo nella tabella il piazzamento di quelli che saranno alla fine i primi dieci della classifica generale e quello degli stranieri (così posso farvi sapere cosa ho fatto io).

1.6 - *Triangolo Mödlinger Hütte-Kernstockbaus-Mariazell Km. 169.*

La prova, facile in relazione alle ottime condizioni della giornata, è stata compiuta da ben 31 concorrenti; 8 di questi, tra cui io, non hanno ottenuto altro che i punti della distanza avendo realizzato una media inferiore alla metà di quella del vincitore 88 Km/h! Il volo in nube non era necessario, e Penaud ha realizzato un'ottima prova.

4.6 - *Mariazell-G. Speikkogel Km. 230.*

Dopo due giorni di pioggia e turismo, giornata fumante centrata da un bel tema. Con la leggerezza che l'anno scorso mi ha fatto conoscere le bellezze e l'ospitalità di FABRIANO, mi sono avviato

grossolanamente verso sud convinto di riconoscere senza difficoltà la catena del GLEINALPE alla quale intendevo appoggiarmi per raggiungere il punto di virata.

Forse per il plafond raggiunto, o perchè già troppo fuori strada, non l'ho riconosciuta e così mi sono trovato su WEIZ alla distanza di 70 Km. dalla partenza a ben 40 Km. dalla rotta; errore di rotta solo 35°! Con bravura di cui tutt'ora mi stupisco, mi sono riportato sulla diritta via attraversando una zona poco propizia, sorvolando GRAZ (finalmente un punto di riferimento inequivocabile) e le successive colline sulle quali rischiavo continuamente di atterrare. Raggiunte nuovamente le montagne, con l'appoggio orografico le condizioni son tornate ad essere robuste, ho aggirato il punto di virata e mi sono precipitato sulla (giusta) via del ritorno, ma ormai stanco e affamato, ho tenuto proprio sul tardi quando maggiore avrebbe dovuto essere la circospezione, una condotta imprudente nell'attraversare la larga valle tra BRUCK e LEOBEN le cui fonderie non mi hanno aiutato; trovatomì pertanto sotto alle creste, anche le montagne mi han detto di no e mi sono posato a VORDENBURG a 40 Km. dall'arrivo, sull'amico prato della vallata.

Peccato, quel giorno sono rientrati in 19 e penso che avrei potuto esserci anch'io, dato ch'ero con Lehman prima di Leoben, se il grave errore iniziale non mi avesse stancato e reso nervoso. Il gioco non fu comunque facile per nessuno, come si può arguire dalla media di WÖDL primo della giornata, dell'insuccesso e del disastro di STUHR che era molto ben avviato al 3° posto. Forse la mia rotta sbagliata era, almeno in parte, una buona via da seguire?

5.6 - *A.R. Mariazell-Gerlos Steinbütte Km. 529.*

Previsione di forte gradiente ma con certezza di temporali sul tardi: il grandioso tema di cui mi avevano tanto parlato, viene assegnato con la semplicità con cui si può assegnare un triangolino S. Pedrino.

Io ero comunque rassegnato al fuori campo: non è possibile che un diamante così bello sia tanto facile da intascare! Visi euforici, esaltati dalla importanza del tema, molti speravano di aver un lucci-

chio di più sul bavero, prima di sera ... Partenza gloriosa, plafond quasi 4.000 m. s.l.m., non si guarda ai campetti e questo riposa; dopo i primi 70 Km. si può rallentare la consultazione della carta, si corre per quasi 200 Km. praticamente lungo una sola vallata.

Per la lentezza della mia tecnica di galleggiamento più che di corsa, di durata più che di velocità, incrocio Penaud, partito con me, a 50 Km. dal punto di virata, mi ha distaccato di 100 Km.! Coraggio Carlo, non ti demoralizzare, lui è bravo ...

Passo il punto di virata sotto la pioggia e stando prudente e circospetto inizio il ritorno reso penoso dal deciso ed improvviso indebolimento delle condizioni, finchè, a Nord di Zell am See, incappo in uno di quei cumuli gioviali, che non dimostrano la loro età con quell'aspetto forte e ridente mentre già piangono tristemente la loro vecchiaia. Mi riporto verso il lago ed indovino, ormai a quota di procedura, il costone giusto; l'ascendenza c'è, turbolenta e stretta, ma forte. Costeggio, tribolo e piralo beffato dai comodi sganci dei locali a 2-300 m. più alti di me, guadagno 2.200 m. e riparto, ma percorsi 30 Km., non ostante abbia tolti gli occhiali scuri, la valle in rotta rimane profondamente buia, unica fonte luminosa sono i numerosi lampi e fulmini; piove da ogni parte.

Da nord, attraverso lo stretto ed orrido passaggio del fiume SALZACH, dalla pianura di Salzburg, mi giunge un tenue chiarore confortante ed invitante: diretto di 90° per 30 Km., raggiungendo una zona più serena e sostentatrice, poi risalgo lungo i deliziosi laghi e laghetti ad ovest di SALZBURG, lentissimo aggrappandomi alla restituzione di zerini abbondanti. Infine gli ultimi 700 m. di planata per riavvicinarmi alla rotta, crollo di record personali: 402 Km. (8 fuori banda), 9 ore 1' di volo. Non sapendo che avevo aggirato il punto di virata mi dedicarono la vignetta ufficiale della giornata. Non mi accorsi di essere totalmente spremuto fino a quando, verso le due di notte l'ing. Otmar, ottimo trainatore e volontario dei miei faticosi recuperi mi chiede la posizione dell'aliante: sono costretto a svegliare i gendarmi perchè incapace di ritrovarlo!

Spettacolosa la media del primo, mal pagata in punti perchè sono rientrati solo in tre, altri tre oltre i 500 Km. tutti questi avevano però già conseguito il « diamante dei 500 ». Fritz s'impenna col Libelle in un campo di patate: elicottero, ospedale, ingessatura alla schiena e tanta novocaina. Il Libelle, costruito in « materie plastiche » è facilmente rappezzato.

7.6 - A.R. *Mariazell-Stubalpen Hütte Km. 161.*

Copertura completa, previsto forte gradiente. Partenza ritardata alle 11 per aspettare che s'aprisse qualche squarcio in un cielo londinese; io mi avvio imprudentemente, scendo sotto alle creste e finisco rapidamente in terra a 18 Km. da Mariazell. Telefono e smonto entro le 12 convinto di poter ripartire entro le 14 ma il mio trainatore-ricuperatore, se ne frega e va a mangiare mentre io mi rosicchio nervosamente i miei zero punti. La giornata si rasserena progressivamente e si ha un forte numero di rientri. Wödl 2° in classifica, che aveva finora lottato da par suo col Ka 6 contro il Libelles di Fritz, perde una batosta di punti per la velocità. È costretto infatti al lavoro di 60 minuti per guadagnare 600 metri onde scavalcare una cresta e rientrare in campo. Sarà così alla fine l'unico ad essere *sempre* rientrato, ma i punti perduti in questa prova tolgono ogni ragionevole probabilità di guadagnare alla fine il primo posto.

8.6 - *Triangolo Admonter Hütte-Stubalpen Hütte Km. 215.*

Buona instabilità, ma brutte previsioni, puntualmente verificatesi, di forte copertura: ore 10-11, 3-4/8 Cu; ore 11-13, 4-5/8 Cu + 1/8 Cb; ore 14-16 2-4/8 Cb; gradiente 0.8-0.9. Parto finalmente (partenze scalate di 5) tra i primi e procedo con una quindicina di concorrenti: per tre termiche successive, una enorme aquila spiralandò correttamente a sinistra accompagna incuriosita i nostri enormi variopinti uccellacci. Io sono tutto contento perchè in così folta compagnia, la rotta sarà certo giusta perciò non spreco tempo a consultare la carta. Procedendo il gruppo si assottiglia e decido di fare il punto: come rialzo gli occhi non vedo più nessuno e procedo a zig zag ed a tentoni verso il primo punto di vi-

rata. Sul secondo lato, scoraggiante panorama di creste che solleticano i nemi: cerco a lungo un varco, poi spazientito infilo una vallata quasi parallela alla rotta che vedo illuminata dal sole. Dalla calma assoluta che vi regna capisco che aveva piovuto poco tempo prima. Non mi rimane altro da fare che cercare di planare il più efficientemente possibile: atterro alle 14 a Mörderbrugg 20 Km. fuori rotta, oltre la metà del secondo lato e mi consolo pensando di rientrare presto a Mariazell con un veloce ricupero, ma la linea telefonica è fortemente disturbata sulla lunga distanza e solo alle 18 riesco ad avvertire la squadra grazie ad un messaggio telefonico trasmesso di 20 in 20 Km. dalla Gendarmeria. Inganno l'attesa mangiando würstel, bevendo vino e visitando la suggestiva miniera d'argento di Oberzeiring, pre-cristiana, guidato gentilmente in inglese da una ospitale persona del paese, l'unica che conoscesse altra lingua oltre il tedesco.

Solo cinque rientrati, quattro atterrati all'inizio del terzo, gli altri sul secondo lato: nuovamente determinante il volo in nube?

10.6 - A.R. *Mariazell-Gerlos-Stein hütte*
Km. 529.

Dopo un altro giorno di riposo forzato dal maltempo, gli organizzatori decidono di chiudere in bellezza la gara ripetendo il grandioso tema della quarta prova. Questa volta però non ho bisogno di evitare i temporali previsti: 9-11, 3-4/8 Cu; 13-14 3-4/8 Cu + 1/8 Cb; 14-16 2-3/8 Cb. Le ascendenze sono anche meno forti e pur tagliando il traguardo alla sua apertura, alle 10, sono sul pilone soltanto alle 15, ora in cui le condizioni indeboliscono repentinamente. Lavoro con impegno, per 160 Km. sulla via del ritorno, diminuendo continuamente il plafond; arrivato, ormai a quota di procedura, alle colline al traverso del comodo ed invitante aeroporto di Aigen, non cedo alla tentazione. Scorrendo lungo i costoni, facendo leva sugli zerini e sui rami dei pini, racimolando qualche metro qua e là, pur contro vento percorro ancora 20 Km. fino a raggiungere il « mio » campo di patate. Soddisfatto di aver realizzato tutto quanto era nelle mie possibilità, non penso certo di aver perduto una occasione per fare i

fatidici « 500 ». Il ricupero già avviatosi e guidato per radio giunge in un baleno e le fatiche sono terminate. Cinque arrivati di cui uno non taglia il traguardo; secondo fuori campo di Fritz cui Wödl, vincendo brillantemente, rosicchia solo la metà dei 436 punti di svantaggio.

L'indomani, giornata di sole, Lehmann parte in volo verso casa sperando nei « 500 » Km., scambio di alianti, smontaggio; la sera cerimonia di chiusura e premiazione. Ricco pranzo, abbondanti libagioni per innaffiare gli immancabili discorsi, sportivi cordialissimi applausi (anche a me!) gagliardetto ricamato, strette di mano, lagrime commosse del radiotelegrafista che ricevette le 6 telefonate dei miei fuori campo. Ennesima cortesia: Fahafellner mi porta il VELM a St. Polten e Schubert mi prepara un biglietto per l'hangaraggio a Salzburg, cosicché completo la visita turistica dell'Austria rientrando da Innsbruck-Brennero. Ho detto ennesima cortesia, perchè la tradizionale ospitalità dell'Austria, ha avuto nell'ambiente del Campionato, una continua squisita espressione: Herr Peters, l'infaticabile direttore e factotum della organizzazione, sempre tempestivo ed efficace, mi ha spinto personalmente l'alante in linea, dopo una partenza per colpa mia falsa, facendomi ripartire davanti agli altri; almeno un paio di concorrenti mi traducevano i briefing in inglese; grazie Julius; e infine ogni categoria era rappresentata nei miei equipaggi di ricupero: i trainerati con in testa l'ing. Otmar (quello con la barba nella vignetta), autoritario, detto « il comandante » che non mi lasciava mai guidare affinché non mi affaticassi; il pilota dell'elicottero militare, l'organizzatore Vlaslaw e ... tanti altri ancora perchè i miei ricuperi furono ben sei!

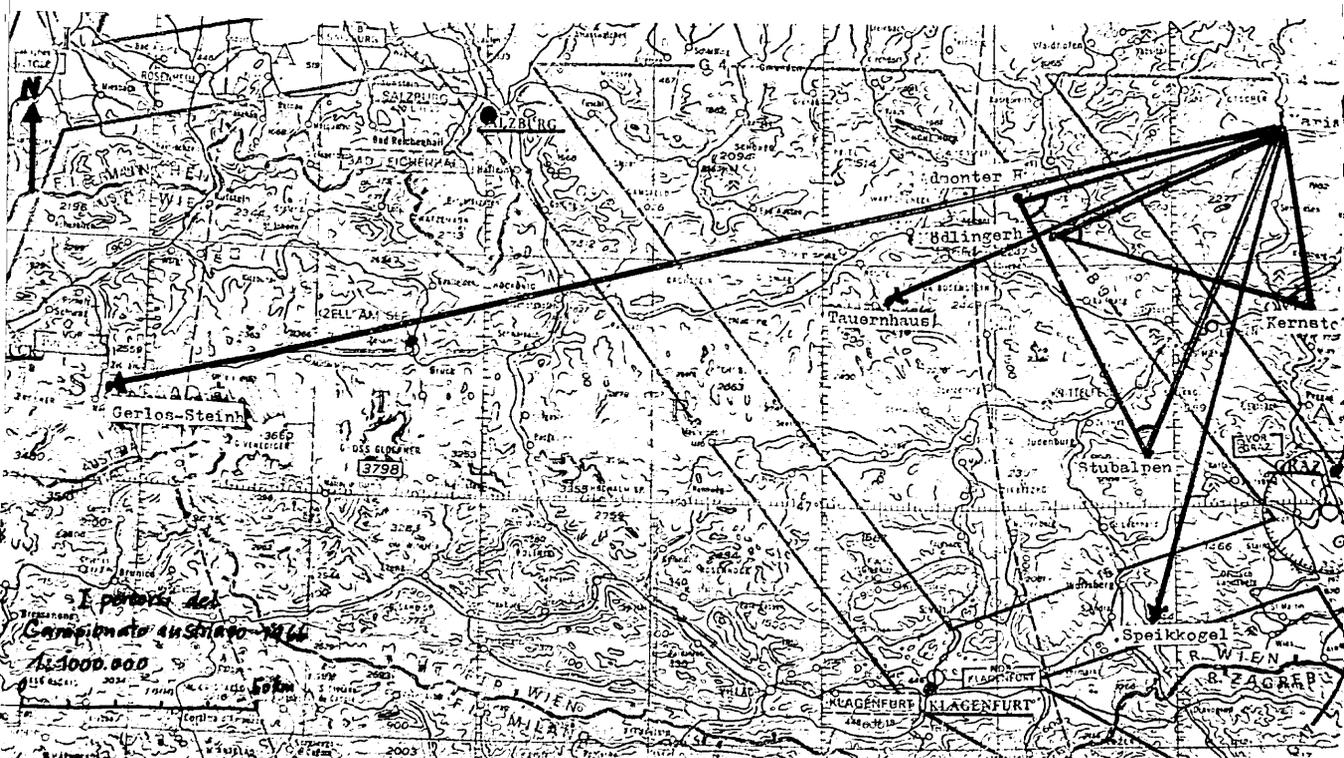
Grazie per avermi fatto conoscere l'Austria, i vostri stupendi panorami di volo, la vostra cortesia, la vostra cavalleria, il vostro profondo senso di ospitalità. Grazie ancora a tutti.

Spero che questo resoconto possa invogliare un volovelista italiano a partecipare al prossimo campionato austriaco: io ne sono rimasto entusiasta.

Carlo della Chiesa

Classifica generale finale e piazzamento nelle singole prove

Pilota	Aliante	Piazzamenti							Puntegg. totale
		1°	2°	3°	4°	1°	2°	12°	
1° Fritz	Libelle	1°	2°	3°	4°	1°	2°	12°	6527
2° Wödl	Ka 6	3°	4°	1°	3°	14°	4°	1°	6319
3° Schreibmaier	Ka 6	9°	6°	2°	5°	3°	1°	3°	5972
4° Schubert	SF 27	2°	12°	11°	2°	9°	8°	5°	5419
5° Schraffl	Ka 6	13°	10°	6°	8°	11°	3°	4°	5254
6° Ulbing	Ka 6	10°	5°	4°	8°	10°	5°	7°	5198
7° Stuhr	SHK 1 (Germ.)	13°	1°	32°	1°	8°	6°	2°	4768
8° Kniely	Ka 6	4°	14°	10°	5°	16°	24°	18°	4707
9° Gehrer	Diamant	13°	13°	7°	9°	6°	6°	18°	4637
10° Girschick	Ka 6	13°	18°	8°	7°	5°	24°	10°	4344
12° Penaud	Edelweiss (Fr.)	13°	3°	26°	14°	7°	11°	6°	4225
28° Lehmann	Ka 6 (Svizz.)	27°	20°	17°	24°	13°	30°	33°	2993
30° Della Chiesa	M 100 S (It.)	13°	25°	24°	33°	31°	31°	14°	2661



Il giudizio di Henry sull'M 200

L'ultimo numero di AVIASPORT contiene le impressioni di Henry sul biposto M 200.

Henry non è soltanto uno dei migliori piloti francesi ma è anche ingegnere aeronautico ed ha analizzato la macchina da tutti e due i punti di vista; crediamo che il suo parere possa interessare anche i piloti italiani, per cui diamo una traduzione riassuntiva.

Mi sembra che l'M 200 sia un aliante molto ben concepito per quanto riguarda l'ala, i comandi, i diruttori ed il posto di pilotaggio.

I pochi punti, del tutto secondari, che possono dare fastidio al pilota e che sarebbero da modificare, a condizione che non ne soffra la semplicità e il prezzo dell'apparecchio, sono a mio parere i seguenti:

- 1) la posizione delle prese statiche, perchè i variometri attaccati alle prese attuali non danno affidamento nel cambiamento di incidenza. Ho messo una presa supplementare che è un po' migliore, ma probabilmente troppo arretrata (avrei voluto metterne un'altra simmetrica ma non volevo trasformare l'apparecchio in una schiumarola);
- 2) le finestre sono molto semplici ma non permettono di agganciare la capottina dall'esterno. Non ho osato aprirle in volo perchè avevo l'impressione spiacevole, e certamente esagerata, di aprire apparecchi frenanti;
- 3) Ho l'abitudine di utilizzare il trim come una manetta del gas e purtroppo la sua posizione è un po' arretrata. Sarebbe possibile mettere il comando sullo stesso asse di quello dei diruttori, che è molto comodo;
- 4) è forse possibile montare il carrello su un semplice sistema ammortizzatore, con un freno più potente;
- 5) mi pare che il piano fisso manchi di rigidità, il che può essere origine di vibrazioni a bassa velocità in aria turbolenta.

Impressioni comparative

Il rimorchio per il trasporto su strada si

comporta bene. Le prime oscillazioni appaiono sopra i 100/km/ora ma la resistenza è notevole e la mia ID 19 non riesce a sorpassare gli 80 km. in piano. Forse sarebbe utile mettere nella parte anteriore un carenaggio leggero e ci sarebbe anche mezzo di ridurre la larghezza massima del carrello rimorchio.

Alla domenica compio 2 voli con Peuto. Ho delle difficoltà per abituarci ai variometri ed alla posizione dei comandi che devono essere riportati al centro durante la spirale, perchè sono troppo abituato ad apparecchi in cui bisogna dare piede all'esterno e barra all'interno. Questa è certamente una qualità dell'apparecchio ed il mio compagno non ha difficoltà di adattamento e se la sbriga molto bene in termica.

La velocità in spirale oscilla fra gli 80 ed i 90 km/ora e noi dobbiamo avere il baricentro in avanti perchè pesiamo tutti e due sugli 80 Kg.

Il confronto con un C 30 S ci è sfavorevole nella termica, ma in traversone fra i 150-160 km/ora non sentiamo alcuna differenza sensibile di caduta (un leggero vantaggio per l'M 200). Verso i 130 Km/ora un Edelweiss che doveva essere caricato intorno ai 27 Kg. al mq. si dimostra un po' superiore all'M 200, ma la differenza non supera i 5-15 cm./s.

Durante il volo abbiamo apprezzato la visibilità, il confort dell'apparecchio e la omogeneità dei comandi che consentono un pilotaggio classico e molto buono. Siamo stati impressionati dell'efficienza a grande velocità ma pensiamo di essere stati danneggiati in termica da un centraggio troppo avanzato.

Volo in spirale

Come ho detto il mio adattamento alla spirale è stato laborioso. Questa macchina è destinata ad entrare nelle ascendenze a velocità almeno uguale a quella dell'Edelweiss: avrà quindi bisogno di un buon variometro e di buone prese statiche, cosa che impedirà ai piloti di dare un giudizio affrettato e negativo dopo un breve volo di prova.

Dopo 3 prove di gara, in cui abbiamo

avuto in principio termiche pulsanti e strette ed in seguito migliori, ho la convinzione che l'M 200 è un ottimo arrampicatore, migliore dell'M 100 ma che richiede, come l'M 100 una profonda conoscenza ed un buon allenamento.

La posizione dei posti di pilotaggio fuori asse mi ha dato meno fastidio che sul 25 S ed il pilota che vola nel posto arretrato apprezza moltissimo l'ottima visibilità del campo.

In traversone la buona visibilità è un gran vantaggio. In principio ho avuto l'impressione di dover picchiare troppo per poter aumentare la velocità, ma il confronto con l'Edelweiss a 150 Km/ora ha dimostrato come questa impressione fosse falsa. Per questo e per la scomodità del comando trim, ho fatto la maggior parte della prima prova a meno di 100-110 Km/ora. In seguito, tenuto conto delle condizioni atmosferiche, sono spesso arrivato ai 130 Km/ora.

Una prova a cui attribuisco grande importanza, e che esprime la rigidità dell'ala, è la facoltà di trasformare la velocità in guadagno di quota dopo il passaggio della linea di traguardo. Questa prova, tenuto conto della mia abitudine al C 30 S, mi è sembrata favorevole allo M 200.

Decollo: non ha problemi.

Traino: i comandi devono restare al centro (raro!).

Discesa: buona manovrabilità malgrado i 18 m. Azione dei diruttori corretta a bassa velocità (la sola sperimentata).

Atterraggio: la lunghezza del rullaggio, che è relativamente importante, viene ridotta se si è disposti a far toccare per prima la coda.

Questo procedimento sarebbe normale se la ruota fosse montata su un ammortizzatore. Sarebbe però necessario un freno più efficace.

In conclusione l'M 200 è un aliante da scuola semplice e comodo come un C 800, è un biposto da performance non inferiore al Bréguet 904, un monoposto da performance con cui si può lottare con tutti gli alianti di classe standard prodotti attualmente nel mondo.

Con un lieve ribasso di prezzo potrebbe essere l'aliante francese più adatto al mercato internazionale, poichè è venduto praticamente al prezzo di un Blanik.

NOTA DELLA REDAZIONE: *Dobbiamo precisare che si tratta di un aliante italiano, costruito su licenza in Francia. Inoltre, dopo aver letto il giudizio di Henry, vorremmo sapere dove è finito il prototipo visto a Rieti un paio d'anni fa; chiunque avesse notizie in proposito è pregato di inviarle alla redazione.*

VOLO A VELA

AGLI ABBONATI

Durante tutto l'anno, abbiamo continuato ad inviare la rivista anche a quegli abbonati che non avevano provveduto al pagamento del canone per il 1966.

In considerazione dei maggiori costi incontrati, dobbiamo informare gli abbonati che Volo a Vela potrà, per l'avvenire, essere inviato solo a chi risulterà in regola con il pagamento del nuovo prezzo di abbonamento.

12000 metri... senza ossigeno

(da AVIACION, traduzione di Gino Albonico)



« Quando entrai in nube, il Blanik di "Los Caranchos" stava virando sotto di me » — commentò Willi in seguito, ricordando i particolari del suo volo. A terra non si immaginava minimamente il dramma che stava vivendo in quel momento il Blanik « LD-DFP ». Quel lunedì 28 febbraio si presentò molto promettente, dopo una settimana di forte vento da nord e condizioni volovelistiche povere. Già fin dal mattino appaiono sulle montagne i caratteristici cumuletti che annunciano le condizioni di volo a vela a Cordoba. Benchè le basi non passassero i 1000 metri, verso mezzogiorno era facile avvertire lo sviluppo verticale che si formava nella zona delle montagne. Nel tardo pomeriggio i cumuli avevano uno sviluppo colossale. Verso le 16,30 Abel Sintora decollò pilotando il Blanik di Los Caranchos. Sua meta i 3000 di guadagno per il « C » d'oro.

Si sganciò dal rimorchiatore a 700 metri e dopo pochi minuti stava virando sotto la base scura di un cumulo. I 3 m/S si convertirono ben presto in 7/8mt, all'entrata in nube ed in salita perfetta egli arrivò a 4500 mt.; raggiunto lo scopo mise la prua sul campo e con i freni fuori discese rapidamente. Il vento lo aveva trasportato a S.E. a circa 10 Km. dall'aeroporto, facilmente raggiungibile con una planata.

Però qui intervenne « Lo spirito del Rhon » come lo chiamano i pionieri della Wasserkuppe. A metà del percorso verso l'aeroporto c'era un cumulo in sviluppo imponente. Perché non tentare i 5000 mt.? Era un diamante! Sena pensare molto ai pericoli di un cumulo nembo Sintora si infilò in un lato della nube a circa 2000 mt. Dopo pochi secondi di volo senza visibilità il variometro cominciò ad accusare valori di 5, 10, 20 e finalmente 30 mt./s con l'indice a fondo scala. Da valutazioni posteriori si può arguire che

la salita raggiungeva i 40 m/s. Per avere un punto di riferimento ricorderemo che un Jet dopo il decollo, sale circa 20 mt. al secondo e che 40 m/s sono circa 145 Km/h di salita verticale.

Se supponiamo che Sintora facesse delle virate di 30 secondi, egli saliva 1200 metri ogni giro, per cui essendo entrato in nube a 2000 metri, dopo due minuti e mezzo si trovava a 8000 metri avendo fatto solo 5 spirali complete ed avendo superato il limite di resistenza umana senza ossigeno.

Sappiamo che Sintora ha volato sui Jets Militari e che quindi i fenomeni di anossia non dovevano essergli sconosciuti, però un regime di salita tanto tremendo fa fallire qualsiasi calcolo, anche quelli del pilota più prudente.

Probabilmente quando egli cominciò a pensare al pericolo della mancanza di ossigeno era già tardi. Il suo ultimo ricordo cosciente è di aver visto l'altimetro sui 6500 metri e di aver tentato di uscire dalla nube; dopo incomincia il desiderio di ridere e di gridare ossia la tipica euforia prodotta da anossia... e nulla più.

Se egli avesse guardato le sue unghie un paio di virate prima, le avrebbe viste di colore azzurro: allora avrebbe avuto tempo.

Quello che capitò nei minuti successivi alla perdita di conoscenza è solo materia di ipotesi, sebbene, basandoci sul barogramma e sullo stato nel quale si trovò l'aliante, possiamo ricostruirlo approssimativamente.

Secondo quanto possiamo vedere dal barogramma, la linea di salita prosegue diritta anche oltre i 7000 metri ed apparentemente l'ascendenza, non solo è molto intensa, ma di grande diametro e senza alcuna turbolenza.

Questo, unito alla meravigliosa stabilità del Blanik, permise che lo stesso continuasse in virata dolce, mantenendosi nella corrente ascensionale senza alcuna azione del pilota. Vediamo così che l'ago del barografo giunge a 12000 metri — limite dello strumento — ed esce dai limiti del tamburo, non permettendo di registrare l'effettiva quota raggiunta. Dopo alcuni momenti, la macchina deve essere uscita dalla zona di ascendenza ed entrata in una zona di discendenza altrettanto forte. Riteniamo che sia stata questa circostanza che salvò la vita di Sintora perchè alcuni minuti sopra i 12000 metri sarebbero stati fatali, pur ammettendo che il tenore di ossigeno entro la nube potesse essere superiore a quello in atmosfera libera. Così pure la cabina eccezionalmente ermetica del Blanik lo protesse da una temperatura dell'ordine di -50 che si ha al suddetto livello.

Continuando con una serie di felici coincidenze, la macchina con freni dentro (il pilota non ebbe l'opportunità di aprirli in nessun momento) deve aver raggiunto velocità superiori ai 240 Km/h (massima ammessa in aria calma) e che possiamo stimare in 300/400 Km/h. Questa macchina che ha un fattore di sicurezza di disegno, di 1,5 e fattori di carico calcolati di $+5$ e $-2,5$ g, deve aver sopportato sforzi superiori a $+7,5$ o $-3,75$ g, rispettivamente.

Nell'incontrare forte turbolenza a questa velocità, si ebbe la rottura di entrambe le semiali per circa 3 metri a partire dalla estremità, per cui l'apertura del Blanik risultò di circa 10 mt. invece del 16,20. Un esame posteriore permise di stabilire che la rottura si era verificata all'altezza della estremità dei flaps per cui mancavano completamente gli alettoni che misurano esattamente 3,37 mt.

Inoltre, dato che il pilota non poteva mantenere in alcun modo la velocità di 145 Km/h (massima ammessa in turbolenza) quando entrò nella zona di discendenza avrà avuto raffiche superiori a 18 m. sec. che appunto causarono la rottura. (Dati strutturali ottenuti da « Worlds Sailplanes » OSTIV Vol. II - 1963). Il barogramma permette di vedere in alto una serie di salti dell'ago dovuti alla forte turbolenza.

L'altezza raggiunta da questo Cu.Ni., di uno sviluppo poche volte visto nella zona, è stato stimato posteriormente in 15000 mt. da un vecchio volovelista, attuale Comandante di un Caravella della Aerolineas Argentinas, che giunse a Cordoba approssimativamente alla stessa ora.

Continuando a scendere con sette metri di apertura in meno, in una zona di forte discendenza, Abel Sintora piombò rapidamente ad un livello con ossigeno compatibile con la vita umana. Il suo primo ricordo è di aver visto il suolo da una altezza che stima sui 1000 mt. mentre cadeva con una picchiata quasi verticale con una dolce spirale a sinistra a 180

Km/h. I suoi sforzi per far cessare la rotazione furono inutili dato che non aveva più alettoni, sebbene abbia potuto diminuirla alquanto con il timone e tirando fuori i freni. Vicino a terra e quando credeva che stesse finendo la sua storia, tirò bruscamente a se la cloche. Però non era finita! per ultimo dovette rompere due fili « soavemente ». L'impatto avvenne con 30° di inclinazione a sinistra e con la prua di 30° sotto la linea dell'orizzonte. Nonostante questo, il posto di pilotaggio restò intatto, così come l'occupante. All'altezza della fine della cabina di pilotaggio, la fusoliera si torse di 25° rispetto alla linea di fede.

Alcuni minuti dopo, già interamente rinvenuto, Sintora raccolse il suo barografo ed alcuni vicini lo portarono fino alla strada N. 9 sulla quale « tranquillamente » prese l'autobus che lo riportò a casa.

Il volo di Abel Sintora è un Record Nazionale di altezza guadagnata ed assoluta ed è ora all'esame della FAVAV (Federazione Argentina di Volo a vela) per la sua omologazione. Il precedente apparteneva a Gregorio A Cruz di Tucuman con 7450 e 8100 rispettivamente. Il record mondiale appartiene all'americano Paul Bicke che il 25-2-1961 raggiunse l'altezza massima di 14102 mt. dei quali 12894 corrispondono al guadagno di altezza, con uno Schweizer SGS I-23/E e con ascendenze ondulatorie.

Tutto fa supporre che Sintora battè o quanto meno fu molto prossimo a battere il record mondiale di guadagno di quota, sebbene manchi la parte di barogramma superiore ai 12000 mt. che non ci permette di comprovare. Avendo lasciato il rimorchiatore a 700 mt. la sua quota guadagnata sarebbe di 11.300 mt. omologabile.

Il fatto di aver perso conoscenza di aver terminato il volo con avarie tali da classificarle fra quelle di un incidente grave sono una circostanza inusitata, in quanto ad omologazione di record.

Ora, se esaminiamo il codice Sportivo della FAI in vigore nel nostro paese, vedremo al cap. 7 inc. 7.4 « incidenti o abbandono del velivolo » « Per regola generale la FAI non omologherà un record se durante la prova interviene un incidente che possa provocare la morte di uno o più membri entro le 48 ore dall'incidente, oppure se durante il tentativo il pilota o altro membro dell'equipaggio abbandona l'apparecchio » « Nessuna di queste circostanze si è verificata nel caso che stiamo trattando ».

Anche dalla lettura del Cap. 11 « mezzi delle performances » al suo inc. 2.2 « Raggiungimento dell'altezza » e 2.3.2. « Impiego del Barografo » non appare alcunchè che possa invalidare il volo per mancanza del tratto discendenze del barogramma.

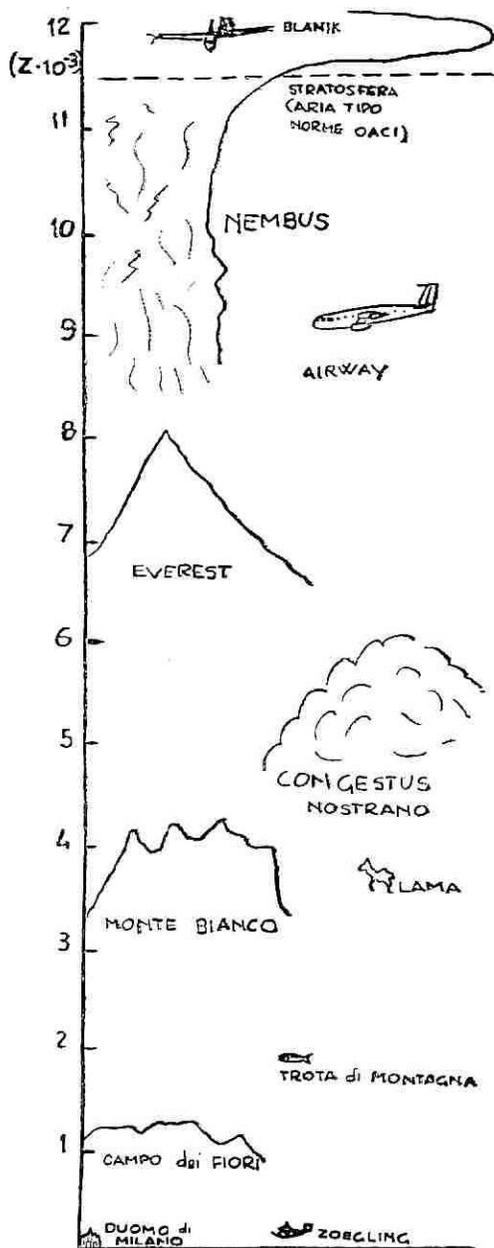
Pertanto dal punto di vista dei regolamenti il volo potrebbe essere in condizione di essere omologato.

Ora, dal punto di vista sportivo crediamo che Sintora abbia tutti i meriti di possedere questo record, perchè con il suo volo dimostrò la tecnica e le condizioni del pilota per aver raggiunto prima i 4500 mt. con una impeccabile salita e successivamente i 7000 mt., dove perse conoscenza mentre la macchina si trovava in perfette condizioni di salita. Non attribuiamo ad imprudenza o mancanza di criterio (piuttosto potremmo dire di previsioni) il fatto di giungere a livelli pericolosi senza avere a bordo riserva di ossigeno, dato che le caratteristiche inusitate dell'ascensione eliminarono la possibilità di effettuare alcuna azione di scampo.

Ricordiamo che, nella storia del volo a vela, mai si era verificato di trovare ascendenze di 40 mt/s in condizioni di volo senza visibilità, per cui la perdita di conoscenza venne repentinamente senza la possibilità di estrarre i freni e di fare una manovra per uscire dalla nube.

L'occasione ci è propizia per richiamare l'attenzione di tutti i volovelisti. Ogni giorno che passa abbiamo migliori alianti e piloti, però in molti casi gli stessi non hanno o l'equipaggiamento o conoscenze sufficienti per voli in altezza. Sappiamo di più di un volo sopra i 5000 mt. senza ossigeno; fino ad oggi non era mai successo niente. Nel caso presente solo la sorte o qualche mistero che lasciamo risolvere ai medici non portò il pilota alla morte per anossia.

Così pure la circostanza di essere il Blanik un aliante acrobatico eccezionalmente forte permise di terminare il volo felicemente. Non dubitiamo che qualsiasi altro aliante avrebbe perso le ali nell'avventura.



AI VECCHI E NUOVI ABBONATI

Tutti gli abbonati, vecchi e nuovi, sono pregati di versare l'abbonamento entro il 31 Gennaio 1967, servendosi dell'allegato modulo di C.C. Postale.

Quegli abbonati che hanno pagato l'abbonamento biennale per il 1966/1967, sono invitati a versare una quota di conguaglio di L. 1.500 per il 1967.

Ai nuovi abbonati, che avranno provveduto al pagamento del canone entro il 31 Dicembre, verranno inviati in omaggio gli ultimi due numeri del 1966.

notiziario

Assegnato il trofeo « Nello Valzania » per il 1965

Il Trofeo — messo in palio dal Gruppo Volo a Vela di Como per onorare la memoria del pilota istruttore e collaudatore, Nello Valzania, scomparso il 24 Gennaio 1955 nel cielo di Milano durante il collaudo di un velivolo prototipo — è destinato a premiare il miglior volo di distanza fuori gara, compiuto durante l'anno, con partenza dal territorio nazionale.

Il successo di questo Trofeo è evidente in quanto, già alla sua prima edizione viene a premiare un volo di alta classe, mai finora realizzato in Italia. Il vincitore, il nostro Gioacchino v.K. ha infatti volato da Calcinata del Pesce a Muta sulla Drava (Jugoslavia) coprendo una distanza, calcolata in linea retta, di ben 504 km. (Vedere Volo a Vela n. 59).

Mercoledì sera, 28 Settembre, nella Villa Comunale dell'Olmo a Como, ha avuto luogo l'assegnazione del Trofeo « N. Valzania » per il 1965.

Per l'occasione è stato esposto al pubblico, nel giardino a lago antistante la villa ottocentesca, l'aliante SHK, vincitore dei recenti campionati nazionali di Rieti.

Alla cerimonia sono intervenuti gli sportivi volovelisti di Varese, Milano, Torino e Bergamo. Era inoltre presente la Signora Pinuccia Valzania, con i figli Gianni e Marinella, l'Assessore allo Sport Dottor Antonio Mazza ed il Segretario Generale dell'Amministrazione Provinciale.

Pubblico scelto, numeroso ed attento alle belle diapositive presentate nel corso della serata e illustrate dal vincitore del Trofeo, Signor Adam Joachim von Kalckreuth.

Il Campione Italiano, Giorgio Orsi, in un breve intervento, ha richiamato l'attenzione delle Autorità locali sulla necessità di dotare Como di un aeroporto terrestre, affinché si possano promuovere tutte quelle attività sportive e turistiche che oggi sono un indispensabile complemento allo sviluppo delle dinamiche forme di vita moderna.

Dopo la proiezione di un film volovelistico a carattere divulgativo, realizzato da Massimo Stucchi, si è proceduto alla premiazione e prima della stessa il Dottor Mazza ha voluto, molto semplicemente e simpaticamente, ricordare la figura di Nello Valzania. L'Assessore al Turismo ed allo Sport ha subito dopo precisato che il problema dell'aeroporto terrestre va inquadrato nell'ambito della Provincia, più che del Comune, comunque ha promesso il suo personale interessamento affinché l'argomento — che non è mai stato abbandonato — venga nuovamente sottoposto all'attenzione degli Enti interessati.

Lo stesso Assessore ha consegnato il Trofeo al pilota vincitore complimentandosi per il magnifico volo compiuto.

Successivamente il Signor Cesare Feloy ha consegnato « per segnalazione » una copia del Trofeo al giovane pilota italiano Franco Veronesi, distintosi in diverse prove di notevole interesse volovelistico.

La manifestazione — alla quale hanno collaborato i Soci del Circolo Cinefotografico di Como — si è chiusa con un'altra applaudita serie di diapositive.

Dieci nuovi istruttori di volo a vela abilitati a Rieti

Il 31 Ottobre 1966 si è concluso presso il Centro Nazionale di Rieti il corso per piloti istruttori di volo a vela organizzato dall'Aero Club d'Italia.

I candidati, dopo aver frequentato saltuariamente il Centro Nazionale da Maggio a Settembre, hanno trascorso a Rieti il periodo dal 20 al 31 Ottobre per completare la loro preparazione teorico pratica.

Le prove di volo si sono svolte nei giorni 28 e 29 Ottobre sull'Aeroporto di Rieti, dove i candidati sono stati esaminati, a bordo del « Canguro », dal Col. Mantelli. Le prove teoriche hanno avuto luogo invece a Roma il 31 Ottobre presso l'Ispettorato Generale dell'Aviazione Civile. La Commissione Ministeriale esaminatrice, composta da vari esperti, è stata presieduta dallo stesso Col. Mantelli.

I candidati che hanno ottenuto l'abilitazione a svolgere le mansioni di pilota istruttore di volo a vela, sono dieci.

Li indichiamo in ordine alfabetico, segnalando anche l'Aero Club di appartenenza:

BALESTRA Bernardo	- Rieti
BORDIN Evasio	- Vicenza
BOSSI Ernesto	- Genova
DE LUCA Nino Renzo	- Bolzano
FERRARI Bruno	- Cremona
GUALFREDO Valerio	- Alessandria
MELA Enzo	- Bologna
NALDONI Giovanni Batt.	- Lucca
RUFFINI Enrico	- Bologna
SOLARINO Osvaldo	- Genova

Broggini è (con)volato

Nella parrocchia di San Carlo in Lissago si sono uniti in matrimonio la Gentile Signorina Eliana Minetti ed il Sig. Ferdinando Broggin, il nostro pilota istruttore. Testimoni per la sposa i sigg. Ernesto Masina e Gianfranco Minetti, per lo sposo Giorgio Orsi e Nicola Vaccaro.

Il rito è stato officiato dal Reverendissimo parroco Don Emilio Sangalli.

La copia felice è partita per il viaggio di nozze, la seguano gli auguri di « Volo a Vela ».

Nuovi piloti dai venti ai cinquant'anni

La Commissione ministeriale composta dal Direttore dell'aeroporto civile della Malpensa dott. Arcangelo Paoletti, dal colonnello pilota Gianni Gambari e dall'istruttore Nando Broggin, ha consegnato diciassette nuovi brevetti di volo a vela, sul campo di Calcinatè del Pesce, a undici milanesi: dott. Nicola Vaccaro, Foscanella Martinelli, Massimo Bernasconi De Luca, rag. Claudio Fidanza, ing. Roberto Cavenaghi, Leonardo Cerruti, Luigi Bianchi, Roberto Monti e Giovanni Nava; a quattro varesini: Carla Bossi, ing. Gerard Winterer, Margret e Hilmar Spiesecke, questi ultimi tre dipendenti dell'Euratom di Ispra; a un comasco: ing. Piero Pugnetti e a un novarese: Franco Borrini.

Fra i nuovi piloti vi sono cinque industriali dai ventisette ai cinquant'anni, due giornalisti, dai ventiquattro ai cinquant'anni, due studenti ventenni, due insegnanti trentenni, due impiegati ventiseienni, un professionista ventottenne e tre stranieri dai trentacinque ai quarant'anni, il che dimostra che, anche per volare, non è mai troppo tardi.

La stessa Commissione, con la partecipazione del dott. ing. Carlo Ferrarin e dell'istruttore Mazzucchelli, della Scuola dell'Aero Club di Varese, ha consegnato quattro brevetti di primo grado a motore: al dott. Silvio Locatelli, al geometra Mardello Musaio, alla signora Annalena Bugamelli de' Lambertini, tutti di Milano, e al perito industriale Eligio Graziani di Busto Arsizio. Tre brevetti di second'grado sono stati conseguiti da due piloti varesini: geom. Piero Ghiringhilli e rag. Silvio Plaisant e dal milanese Sig. Carlo Corretta.

Comunicato stampa dell'Aero Club d'Italia

Su proposta dell'Aero Club d'Italia, la Federazione Aeronautica Internazionale ha recentemente concesso il Diploma Paul Tissandier ai seguenti piloti:

— On. deputato Corrado GEX — alla memoria — con la seguente motivazione: « Esperto pilota e grande conoscitore del volo alpino ha dato, con la sua abilità un notevole contributo ai soccorsi alpini realizzando numerosi salvataggi che sono valsi a fargli attribuire l'appellativo di « PILOTA DELLE NEVI ».

Nel corso di un volo alpino ostacolato da un violento temporale, nel generoso tentativo di riportare alla base un gruppo di persone, l'apparecchio da Lui pilotato precipitava causando la Sua morte ».

— On. deputato ing. Vittorio CATELLA, con la seguente motivazione:

« Ingegnere aeronautico e pilota collaudatore fra i più esperti in Italia, grazie alla sua operosa e competente attività ed al suo entusiasmo ha, nella sua qualità di vice-Presidente, consolidata l'organizzazione dell'Aero Club di Torino sviluppandone notevolmente le attività specie nel campo del turismo e dello sport aerei ».

— Dott. Dante LABANTI, con la seguente motivazione:

« Pilota da turismo di grande valore, quale Presidente dell'Aero Club di Bologna, mercè le sue spiccate doti di organizzatore, la sua energia e le sue conoscenze aeronautiche è riuscito ad ottenere che questo Aero Club divenisse un rigoglioso centro di sviluppo delle attività aeronautiche ».

AEREO CLUB D'ITALIA
Il Segretario Generale
(G. Donno)

Una precisazione

In seguito all'articolo di Carlo Della Chiesa, pubblicato nel numero precedente, ci è pervenuta dall'Aero Club d'Italia la lettera del 26 Novembre che, qui di seguito, riportiamo integralmente:

Nella Rivista « Volo a Vela » n. 65 (settembre-ottobre 1966) si rileva che la S.V., in una propria corrispondenza sul Campionato in oggetto « Impressioni, brontolii e commenti di metà classifica », pubblicata a pag. 30 della Rivista stessa, al secondo capoverso, lamenta, sia pure in chiave scherzosa, il fatto che l'Ae.C.I., in base all'articolo 2.4 del Regolamento Generale della gara, avrebbe mancato di dare conferma alla S. V. dell'avvenuta iscrizione al Campionato.

In verità, l'Ae.C.I. ha dato regolare tempestiva conferma in proposito con il foglio n. 3/VV/11091 del 18 luglio 1966, che si allega in copia fotostatica, diretta all'Aero Club di Torino.

Quanto sopra si comunica alla S.V. per chiarimento, all'Aero Club di Torino per opportuna conoscenza e alla Direzione della Rivista « Volo a Vela » per la necessaria rettifica.

Invito dell'Aero Club della Germania Occidentale

L'Aero Club d'Italia ha diffuso copia della lettera dell'Aero Club della Germania Occidentale con la quale si rivolge l'invito ai piloti volovelisti italiani di voler partecipare al campionato tedesco.

La data prevista è quella dal 14 al 28 Maggio e gli organizzatori confidano nella partecipazione di un pilota per ogni nazione, in numero tale da eguagliare il numero dei piloti tedeschi partecipanti. Contatti in proposito vanno presi con il nostro Aero Club d'Italia.

Comunicato

Arruolamento specialisti nell'aeronautica militare

1. Il Ministero della Difesa comunica che è indetto un concorso per l'arruolamento volontario nell'Aeronautica Militare di 1.500 Avieri Allievi Graduati - nelle varie categorie dei ruoli Servizi, Specialisti e Assistenti Tecnici con ferma di anni 4.
Possono partecipare al concorso i cittadini italiani:
 - nati nel periodo dal 1° gennaio 1947 al 30 aprile 1951;
 - idonei fisicamente;
 - in possesso della licenza di scuola media inferiore o di avviamento professionale (triennale) o di altro titolo di studio equipollente;
 - celibi o vedovi senza prole;
 - di buona condotta e appartenenti a famiglie di incensurabile moralità;
 - non dimessi da precedenti corsi di specializzazione dell'Aeronautica Militare.
2. Gli ammessi, dopo un corso d'istruzione, saranno promossi graduati e al termine dei primi 18 mesi di servizio potranno conseguire il grado di sergente. Allo scadere dei 4 anni di ferma essi potranno richiedere la rafferma di anni 2 e, in seguito, transitare nel ruolo dei Sottufficiali di carriera. Coloro che, invece, dopo i 4 anni di servizio, preferiranno essere congedati, avranno conseguito un'alta specializzazione tecnico-professionale, tale da consentire loro le più vaste possibilità di impiego presso enti statali e aziende private; in particolare nell'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato, per i posti riservati a tecnici provenienti dalle FF.AA.
3. Le domande di ammissione al concorso, redatte su carta legale, *dovranno pervenire, non oltre il 15 gennaio 1967* alle Sezioni di Reclutamento dei seguenti Comandi:
 - 1° Regione Aerea - Milano, se il concorrente risiede in Piemonte, Valle d'Aosta, Lombardia, Trentino-Alto Adige, Friuli - Venezia Giulia, Emilia, Romagna, Veneto, Liguri (fatta eccezione per la provincia di La Spezia), Marche (fatta eccezione per la provincia di Ascoli Piceno);
 - 2° Regione Aerea - Roma, se il concorrente risiede in Toscana, Umbria, Lazio, Campania, Sardegna, provincie di La Spezia e L'Aquila;
 - 3° Regione Aerea - Bari, se il concorrente risiede in Puglie, Basilica, Calabria, Abruzzi e Molise (fatta eccezione per la provincia de L'Aquila), Sicilia e provincia di Ascoli Piceno.
4. Le disposizioni particolari sono contenute nel bando di concorso, le cui copie sono disponibili presso il Ministero della Difesa - Direzione Generale del Personale Militare (Aeronautica) div. Concorsi - Roma; le Sezioni Reclutamento dei suddetti Comandi di Regione Aerea, gli altri Enti centrali e periferici dell'A.M., tutti i Comuni d'Italia, i Distretti Militari, gli Uffici Provinciali di Leva, gli Aero Club, le Associazioni dell'Arma Aeronautica, le Capitanerie di Porto.

Il CRIB - Prime impressioni di volo

Se, come dicono, la prima impressione è quella che vale, il CRIB sarà un ottimo aliante. Per ora si tratta di impressioni e non di giudizio, per il quale bisognerà attendere la fine della messa a punto, che in un prototipo è indispensabile.

Per impressioni intendiamo l'insieme di quelle sensazioni fatte di mille cose che fanno dire bene o male di un aliante.

Cominciamo da terra: non è ancora verniciato, per cui il colore grigio attuale appiattisce e non dona niente alla linea che è abbastanza gradevole; bello il muso, ottimo il raccordo alare, un po' tozza la parte posteriore della fusoliera in rapporto ai piani di coda di linea particolarmente filante. L'ala è bella, sensazione di robustezza, i terminali arrotondati ci ricordano vecchi alianti.

Pattino basso e lungo, ruotino molto arretrato, le manovre a terra ne risentono, con il cavo agganciato in trazione, migliorano.

Il posto di pilotaggio ha bisogno di qualche lavoro di adattamento per permettere un alloggiamento più comodo; la posizione è abbastanza allungata ma in forma accettabile per tutti.

In volo: decollo senza problemi. I comandi sono forse un po' duri ma il giudizio può cambiare a seconda dei gusti del pilota. Timoni: orizzontale vivace, richiede qualche attenzione per mantenere la velocità; verticale, senz'altro insufficiente e richiederà qualche modifica; ne beneficerà tutta la manovrabilità e specialmente la messa in spirale che ora è un po' lenta. Molto gradevole in spirale, sensazione di grande stabilità, non richiede interventi ampi sui comandi anche in salità turbo-

lenta; velocità indicata fra 70 e 75 km/ora in salita calma anche 65, sale molto bene. Visibilità: laterale eccezionale, in avanti buona, migliorabile abbassando il cruscotto. La posizione allungata, con gli strumenti sull'orizzonte, facilitano notevolmente la spirale a forte inclinazione. Velocità: nessun giudizio possibile fino a verniciatura ultimata.

Atterraggio: diruttori efficientissimi, controllo facile a bassa velocità, rullaggio cortissimo per il pattino lungo; premesse per facili fuori campo.

Per cui: un complesso di ottime impressioni, il giudizio alla prossima primavera.

VOLOVELISTI!

PARTECIPATE AL

9° BRIEFING

DELLE DUE TORRI

CHE SI TERRA'

A BOLOGNA IL

12 FEBBRAIO 1967

(Per informazioni rivolgersi all'Ae.
C. Bologna)

Mercoledì, ore 21,15

Il Centro Studi del Volo a Vela Alpino ha rilanciato l'idea delle riunioni settimanali e serali durante il periodo invernale. A queste riunioni, che si tengono ogni Mercoledì sera a Calcinate, possono intervenire tutti e tutti coloro che hanno argomenti volovelistici di interesse generale possono liberamente esporli.

Il nostro redattore Nicola Vaccaro ci ha fatto pervenire, con la consueta puntualità e con la clausola della « scatola chiusa » un pezzo di colore che riportiamo qui di seguito, non senza precisare che, per contro, siamo andati al V.I.P. - CLUB ad acquistare, anche qui a « scatola chiusa », un pezzo che ci onoriamo di inserire come Fuori Testo della nostra rivista.

Ai raggi X le riunioni del mercoledì

Quando si discusse a Calcinate la scelta della serata settimanale da dedicare all'insegna del « vogliamoci tutti bene » e « impariamo a volare meglio », nobile fu la gara fra il gruppo degli sportivi residenti nella provincia di Varese e quello dei volovelisti di Milano. Lo sport dell'ala silenziosa esalta le qualità intrinseche, le virtù altruistiche, l'abitudine al sacrificio personale e al disinteresse.

« Scegliamo il sabato sera », proposero decisamente quelli di Varese, « perchè noi vogliamo rinunciare alle nostre impegnatissime e brillanti serate infrasettimanali, per alleviare la noia delle vuote e oziose serate milanesi. È un sacrificio che soprattutto gli anziani devono e vogliono compiere a favore dei nuovi soci che, come tutti sanno, sono stati qui accolti a braccia aperte e trattati con amore più che fraterno ».

« No! » Obiettarono i milanesi. « Noi amiamo la nebbia in cui siamo nati, amiamo il rischio dei viaggi notturni sulle autostrade scivolose. Proponiamo il merco-

ledi sera, così potremo finalmente dormire solo sei ore, tornando a casa alle due di notte, e rinunciare a qualche ora di lavoro. È un sacrificio che dobbiamo agli amici di Varese, e che soprattutto i nuovi soci debbono agli anziani che li hanno accolti in questo Club veramente come fratelli ».

Andò che la sparuta minoranza dei milanesi ebbe la meglio sulla schiacciante maggioranza di Varese, come avviene in tutte le democrazie che si rispettano, e il mercoledì fu consacrato a piacevoli passeggiate settimanali notturne, nella romantica nebbia della pianura lombarda.

Il primo mercoledì, anche se si dovette rinunciare alla trattazione di problemi di natura tecnica, e anzi forse appunto per questo, fu piacevolissimo, perchè Ricotti, con astuta manovra strategica, si impossessò della parola alle nove, e la abbandonò intorno alle due di notte, ora in cui dovette svegliare l'auditorio che aveva dottamente intrattenuto sul nuovo progetto di inserimento, nella Costituzione della Repubblica, di un paragrafo sui « Diritti e Privilegi dei Direttori di Aero Club, con villa nelle immediate adiacenze del campo ».

Il secondo mercoledì si temeva l'inizio delle spiegazioni dettagliate sui problemi elementari del volo a vela. Ma Ricotti sventò il grave rischio, fornendo per tutta la serata una chiara esposizione sulla tecnica del gioco d'azzardo e della rottura delle suppellettili del Club, con finale pirotecnico sullo sbriciolamento delle vetrate del ristorante, rivolgendo un plauso particolare ai soci Barioli e Pedon, recentemente distintisi in questa variante della nostra attività sportiva. A semplice maggioranza fu respinta una proposta tendente a decorare i due baldi giovani di un diamante di vetro, non solo per premiare le loro iniziative, ma soprattutto per facilitare in futuro il loro compito.

Il terzo mercoledì ci si aspettava finalmente una esauriente spiegazione su un certo misterioso fenomeno meteorologico che pare sia stato scoperto recentemente in Argentina dall'infaticabile professor Georgji, validamente assistito dal suo segretario capitano Rovesti, e cioè le « bolle termiche negative », al servizio precipuo degli speleologi. Ma Ricotti doveva ancora intrattenere gli amici su un tema al-

meno altrettanto affascinante: « Le funzioni di Polizia Giudiziaria dei Direttori di Aero Club, recentemente dotati di manette, in forza di un Decreto Legge Presidenziale ».

Il quarto mercoledì, approfittando di una inspiegabile assenza del Ricotti, il più valido volovelista italiano, e cioè il tedesco Joachim von Kalckreut, prese finalmente la parola, per spiegare ai principianti i concetti elementari del volo a vela.

Ed ora, cari amici, non si può non ricordare l'ondata di entusiasmo che pervase l'assemblea, soprattutto nelle file dei meno esperti, che finalmente riuscivano a comprendere i concetti più semplici del volo silenzioso. Le semplici, chiare espressioni dell'asso italiano, nato in Germania, e che vola con passaporto austriaco su un apparecchio inglese, non soltanto riaccessero sopite rimembranze di commossi accenti nazionalistici troppo spesso trascurati nel nostro Paese, colmandoci di legittimo, indomabile orgoglio, ma soprattutto ridiedero fiducia ai nuovi brevettati nella possibilità di assimilare finalmente nozioni indispensabili alla traversata Calcinata-Gavirate e ritorno.

Si sentivano volare i pappataci, quando Joachim, assistito da un traduttore elettronico simultaneo, svolse il suo tema che qui, purtroppo, siamo costretti a riassumere nei concetti fondamentali che pongono una pietra miliare nella storia della tecnica del volo a vela:

« Come già per il volo pianeggiante », disse Joachim von Kalckreut, « anche in quello dell'adiabatica alpina stratificata, la stima delle proporzioni, rispetto all'intera parabola, deve ricondursi al problema generale della stima della media delle medie. Basta definire uno strato generico "J" e una "v.c." che assuma il valore di "kappa", in corrispondenza di ciascuna delle "h" recanti la modalità "u", per ottenere il valore "0" in corrispondenza di ciascuna delle rimanenti "H-h", riferenti allo strato "J". Cosicché, all'intera massa di "H" unità, rimane associata una "v.c.x." che assume il valore di "1", rispetto all'unità dell'intera massa. In tali condizioni », concluse Joachim fra gli scroscianti applausi, fra i quali più intensi quelli dei novizi, « la generica "v.c.x." ci consente di effettuare i cinquecento chilometri, senza timore di sfasciare la "carrellata", e

assume i valori ordinari di $0 + 1 = 1$ ».

BANG

BANG

L'articolo

è stato

interrotto

il seguito

nel prossimo

numero

la rivista

**VOLO
A
VELA** 

apre le sue pagine

alla pubblicità

APPROFITTAENE

sottoscrivendo subito

i contratti

pubblicitari per il

1967

volovelisti italiani

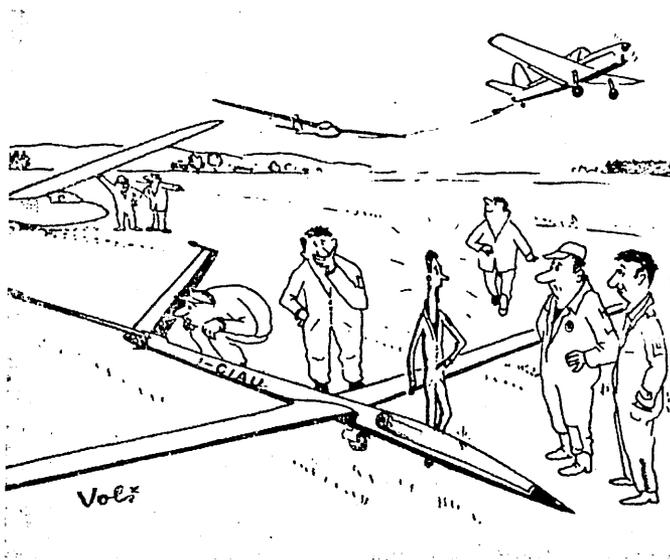
Leggete e diffondete « VOLO A VELA »

il modo migliore per mostrare simpatia

alla « vostra » rivista è quello di abbonarvi

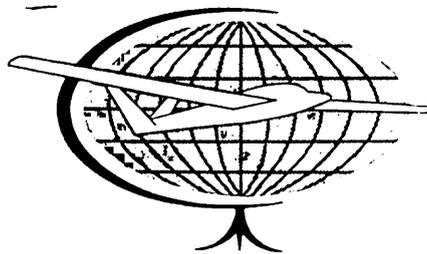
Aliante « Super »

(da *Aerorevue*)



*Va bene,
ho vinto...
ma chi
mi ridà
i chili
persi!*

VOLO A VELA NEL MONDO



RASSEGNA DELLA STAMPA VOLOVELISTICA INTERNAZIONALE

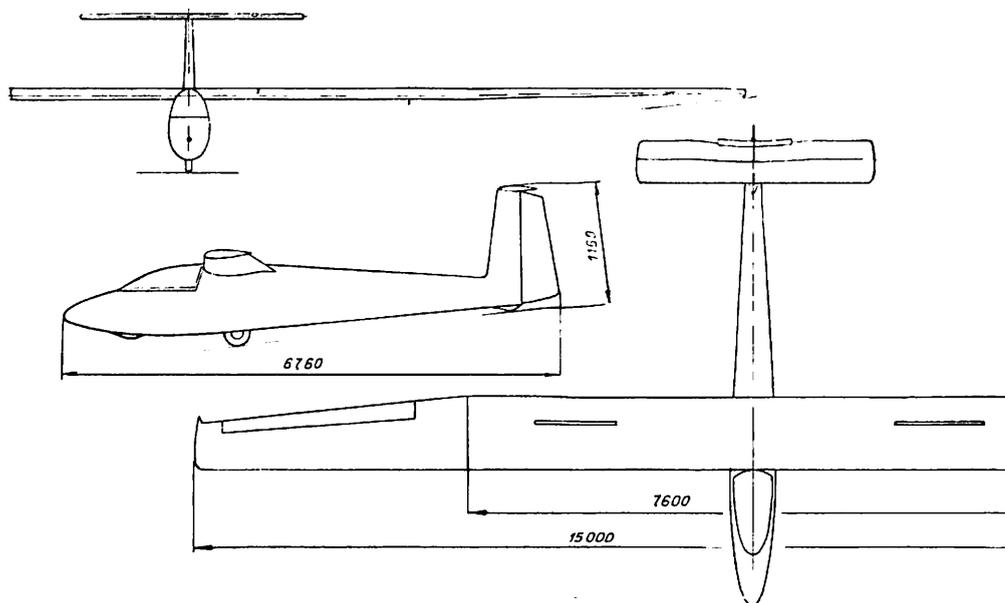
Polonia

(dal nostro corrispondente St. Wielgus)

Il nostro corrispondente ci scrive che il « PIRAT » SZD-30 viene già consegnato ai committenti e che le impressioni che si raccolgono sono estremamente favorevoli. Qui di seguito riportiamo le tre viste dell'aliante e un nostro primo commento:

Il Pirat dovrebbe essere un sostituto del Mucha st. ossia un aliante da 15 m. con pilota seduto normalmente (non uso Foka), ripulito del lato aerodinamico per ottenere il meglio. Infatti l'ala è un po' più allungata del Mucha st.; anche la forma in pianta segue le ultime idee aerodinamiche (per quanto, in verità, sono un poco un ritorno al 1936); il profilo infine è laminare; e — ultima solo nell'elenco — la superficie è assai curata. Quanto al timone a T, pare sia molto comodo in Polonia, dove il grano è verde anche in Giugno e quindi strappa le code normali.

Anche la fusoliera è più sfuggente di quella del Mucha st. però la sua sezione non è molto ridotta. Ciò sicuramente non può dare un grave handicap a chi pensa solo al « C » d'argento, ma resta da vedere se non possa essere un ostacolo psicologico per quei volovelisti che tendono ad alte prestazioni.



Un'interessante situazione d'onda si è creata sottovento alla catena dei monti Tatra ed è stata abilmente sfruttata dai volovelisti polacchi.

Il pilota Stanislaw Jozefczak con aliante Bocian ha stabilito il nuovo record mondiale di guadagno di quota, per biposti, con 12.550 m. e raggiungendo la massima quota di 13.500 m. slm.

Il record precedente apparteneva agli americani L.E. Edgar e H.E. Klieforth, stabilito il 19-3-1952 con 10.493 m. con un aliante P.R. G-1.

Con la medesima situazione d'onda, i piloti polacchi hanno conseguito ben quindici insegne di diamante, effettuando guadagni di quota intorno agli 8.000 m.

È imminente il primo volo del prototipo del Foka 5°, si tratta di una versione sostanzialmente modificata del noto aliante, con impennaggi a T, nuovo tipo di carrello, abitacolo più largo ed in complesso una linea ancor più slanciata.

Belgio

Si è disputata in agosto la « 4 Jours de Gand » classica competizione annuale imperniata sull'effettuazione di prove di velocità su circuiti e A/R.

Larga come al solito la partecipazione straniera, costituita da piloti olandesi, tedeschi e francesi, che portava a 33 il numero totale dei concorrenti tra cui i « Nomini » migliori del Volo a vela belga. La competizione è risultata quanto mai interessante per l'esperienza dei concorrenti e per le condizioni meteo veramente eccellenti. La vittoria finale è arrisa ad André Litt, Campione belga di fama internazionale che pilotava un Ka-6-E appartenente al suo Club, il famoso « Royal Vervies Aviation ». Ecco la classifica dei primi in graduatoria finale:

1°	LITT	(Belgio)	su Ka-6-E	punti	3239
2°	LEMAIRE	(Francia)	Edelweiss	»	3021
3°	GROSS	(Germania)	Ka-6-E	»	2469
4°	VAN BREE	(Olanda)	Ka-6-CR	»	2422
5°	SMET	(Belgio)	Super-Sagitta	»	2364
6°	CARTIGNY	(Belgio)	Foka-4	»	2361

Danimarca

(da Sailplane & Gliding)

Il Campionato « B » (corrispondente alla Lega 2) si è svolto indipendentemente dal Campionato « A », dal 19 al 30 Maggio sull'aeroporto di Arnborg nello Jutland. Hanno partecipato 29 alianti e sono state effettuate cinque prove. Si è cominciato con un triangolo di 114 km. vinto da K. Christensen, alla velocità di 55,6 km/h. Ha fatto seguito un'andata e ritorno di 126 km., vinto da L. Corydon alla media di 33,6 km/h. La terza prova, una distanza libera, è stata vinta da K. Wiehe con 201 km. Un'altra distanza libera, su linea spezzata, favorita dal tempo ideale per un'alta pressione sulla Gran Bretagna ed una bassa pressione sul Mare Baltico con forte instabilità e vento da Nord, è stata vinta da J. Nesgaard con 545 km. Il vincitore è stato ritrovato il giorno dopo, avendo atterrato nella Germania Est ed avendo messo in movimento tutti i servizi di soccorso;

il pilota è rientrato dopo alcuni giorni e l'aliante dopo... cinque settimane. Altre distanze realizzate: una meta prefissata di 525 km., 515 km. e 501 km. con una Ka.8! Ultima prova: velocità su meta prefissata di 320 km. Sono arrivati alla meta 4 piloti, 10 volavano per oltre 300 km.; tre proseguivano oltre 400 km. ed uno compiva un volo di 500,7 km.

Si può comprendere la fame di voli di distanza da parte dei piloti danesi, i quali non hanno esitato a superare il tema assegnato pur di sfruttare fino alla fine quelle poche preziose giornate. (N.d.Red.).

Gran Bretagna

« SBAC News Letter » il bollettino della Society of British Aerospace Companies, l'Associazione dei costruttori aerospaziali d'Oltremarica, riferisce in uno dei suoi ultimi numeri alcuni dati interessanti sulle esportazioni aeronautiche britanniche. La nota casa Slingsby Sailplanes Ltd ha ricevuto nel giro di tre mesi ordinazioni per 45 alianti di vario tipo; l'importo ammonta a 85.000 Sterline. Gran parte di questi ordini sono stati indirizzati da Clienti stranieri; particolarmente importanti le ordinazioni del Governo spagnolo, che tramite il Ministero dell'Aria, ha acquistato un lotto di 20 monoposti di allenamento Swallow per l'importo di 30.000 Sterline e quelle dell'Aeronautica Militare Birmana che ha passato una commessa relativa a un congruo numero di biposti Capstan e monoposti Swallow e Dart, il cui importo ammonta a 38.000 Sterline. Secondo il bollettino britannico l'80% della produzione aliantistica della Slingsby è destinata all'esportazione.

Unione Sovietica

(dal nostro inviato a Mosca)

Un ennesimo record mondiale femminile è stato stabilito da una donna con il primo « volo in gruppo » nella storia del volo a vela russo. La nuova record-women mi ha spiegato che il volo è iniziato sull'aeroporto locale (Orel) e che la meta prefissata era Volgograd (ex Stalingrad) a 740 km. di distanza. Tamara Zagainov, con un monoposto A.15, ha compiuto il magnifico volo in compagnia del simpaticissimo fratello Valeri, anche lui su un A.15. Con questo volo Tamara ha superato il primato mondiale detenuto dalla polacca Adela Dankowska.

Canada

(da Sailplane & Gliding)

Dal 5 al 14 luglio si sono svolti i Campionati Nazionali con una partecipazione di 32 alianti e 40 piloti. Durante i dieci giorni del Campionato, sono state effettuate sette prove; nonostante la mancanza delle solite favolose termiche di Prairie, sono stati battuti

due records nazionali di velocità, su percorsi triangolari di 200 e 300 Km. Il nuovo Campione si chiama: Wolf Mix ed aveva già vinto, nel passato, un altro campionato. Ha sfoggiato una grande regolarità, vincendo quattro delle sette prove. Il suo aliante: un Austria S.H.

Cecoslovacchia

(da Sailplane & Gliding)

Con la partecipazione di quattro paesi stranieri, si sono svolti i Campionati Nazionali, dal 22 Maggio al 5 Giugno sull'aeroporto di Vrchlabi. Tra i quaranta partecipanti erano compresi piloti della Germania Est, Ungheria, Polonia e Jugoslavia.

La prima prova, un triangolo di 102 Km., è stata vinta da R. Mestan con la velocità di 60 km/h. Un'andata e ritorno di 204 Km., la seconda prova, è stata vinta alla velocità di 72,4 km/h dal pilota F. Kadlcik. La terza prova: un triangolo di 203 km. vinto da M. Svoboda alla media di 54,6 km/h. La prova successiva, un triangolo di 103 km., vinta da H. Rakowski alla media di 98,1 km/h. La quinta prova, un triangolo di 115 km., è stata vinta da F. Matousek con 80,1 km/h.

La grande sesta prova è consistita in un triangolo di 500 km. Cinque piloti hanno raggiunto 486 km. ed hanno guadagnato 1000 punti ciascuno. La prova finale è stata vinta da M. Svoboda su un triangolo di 123 km. Con questa vittoria M. Svoboda si è aggiudicato il titolo nazionale.

Tunisia

Un italiano colà residente mi ha gentilmente inviato alcune brevi notizie sull'attività aviovelica della nazione nordafricana, attività peraltro alquanto ridotta, anche se in via di sviluppo. A 25 km. a sud di Tunisi esiste il Centro del Djebel Ressay, posto sotto la tutela del Ministero della Gioventù e degli Sports nonché di quella dell'Aviazione Civile Tunisina. Ciò è stato causa di intralci e di difficoltà amministrative col risultato di frenare l'attività del Centro stesso che non può ancora disporre di un suo statuto.

Il materiale di volo è costituito da due Bocian e da un trainatore Morane da 160 CV. mentre come Istruttore presta momentaneamente la sua opera un pilota jugoslavo, messo gratuitamente a disposizione dall'O.A.C.I.

Il Djebel Ressay è un pendio di 2 km. di lunghezza esposto ai venti di Nord-Ovest la cui base è inclinata di 45° fino a 450 m. mentre gli ultimi 350 m. sono un ripido e scosceso dirupo. Le condizioni adatte al veleggiamento sono discrete e sono possibili da ottobre ad aprile epoca in cui soffia incessantemente il vento di N.O. Sono anche possibili voli in termica e in onda. Con un vento di N.O. medio si raggiunge facilmente un plafond di 1800 m. Il Centro del Djebel Ressay è stato riaperto il 22 ottobre scorso.

Norvegia

(da *Sailplane & Gliding*)

Il terzo Campionato « Nordico » al quale partecipavano Norvegia, Danimarca e Svezia, si è svolto su un piccolo aeroporto nei pressi di Oslo (Norvegia) dal 22 Maggio al 4 Giugno. La Finlandia — che partecipava negli anni precedenti — ha preferito organizzare il proprio Campionato Nazionale.

Sono state effettuate sette prove, nella maggior parte A.R. e triangoli. Il giorno 31 Maggio il tema da distanza libera su linea spezzata, tre piloti superavano i 500 km., due i 400 km. e uno i 300 km. Il nuovo Campione « Nordico » è B. Bulukin della Norvegia con punti 6973, battendo di stretta misura il Campione uscente, lo svedese S. Rodling, punti 6842.

India

(da *Air & Cosmos*)

Un gruppo di volovelisti indiani sta preparandosi per tentare la realizzazione di un ambizioso progetto: la traversata Ovest-Est in aliante del massiccio dell'Himalaia; da Amritsar (frontiera pakistana) a Assam (frontiera cinese) per circa 1.500 km.! Il volo dovrebbe sfruttare la forte corrente dell'Ovest che spira abitualmente in questa zona durante la stagione secca.

Verranno tentati quattro record mondiali: distanza libera e prefissata, quota assoluta e guadagnata.

Il tipo di aliante impiegato — di cui due sono in preparazione a Nuova Delhi, — è un adattamento del noto biposto polacco « Bocian », con un'apertura alare ridotta a 15 metri.

Il volo a vela francese moderno, sua struttura e organizzazione

di *Igino Coggi*

Quante volte sarà capitato in una delle solite interminabili discussioni che si succedono sui campi di volo quando per un motivo o per un altro si resta a terra, o ci si trova sfaccendati, di mettersi a parlare sui guai del volo a vela nostrano, citando come pietra di paragone ciò che avviene oltre confine, in Paesi di cui si dicono cose mirabolanti, dove, si dice uno vola quando gli pare e piace, senza spendere un soldo, con macchine modernissime con condizioni « fumanti » con una assistenza tecnica di primissimo ordine? « ...In Francia, si fa questo... In Polonia si fa quest'altro, in Germania poi... » sono le frasi che più frequentemente si sentono in queste simpatiche dispute tra compagni di volo. Ma in realtà quanto conosciamo noi della struttura e dei problemi dei nostri colleghi d'Oltralpe? Poco o nulla. Fu forse per questo che a suo tempo la rivista *Volo a Vela* mi chiese delle note sul Volo a vela francese, quello che ci è più vicino in tutti i sensi e non solo geograficamente. Spero quindi che queste brevi note, cui conto far seguire in futuro altri dati e « notizie », siano d'interesse per tutti gli amici volovelisti, presentando loro la vera

organizzazione del volo a vela transalpino e soprattutto i vantaggi di cui godono i nostri colleghi francesi.

Oggi (1966) esistono in Francia 92 Centri Inter-Club esercenti attività aviovelica sportiva, ripartiti in 13 unioni regionali a loro volta raggruppate in seno alla Fédération Nationale Aéronautique Française la cui sede è a Parigi. Ogni anno presso ciascuna delle 13 Unioni Regionali si svolge una piccola gara interna tra piloti dei Clubs appartenenti alla medesima Unione Regionale i cui vincitori sono inviati ad Angers, durante la famosa « 8 Giorni » volovelistica, a disputare il Campionato di Francia Federale. Da notare che è anche da queste competizioni interne che sono prescelti i membri della « Equipe de France » da addestrare successivamente, in vista della loro partecipazione ai Campionati Mondiali di Volo a vela. Con questo sistema sono stati formati ed addestrati elementi di rilievo, che si sono poi rivelati Campioni di fama mondiale, Penaud ad esempio è uno di questi. Tutta l'attività dei 92 Centri è sottoposta all'egida del « Ministère de Tutelle » e più direttamente sotto quella del « Service de la Formation Aéronautique » SFA (il vecchio SFTAT) branca del Segretariato dell'Aviazione Civile a sua volta facente parte del Ministère de l'Équipement. Il materiale e la consistenza delle flotte variano a seconda dell'importanza dei vari Clubs. Tra i Centri maggiori, quello dell'Aero Club de l'Ouest de la France con sede ad Angers, organizzatore della famosa e già ricordata « Coppa d'Europa - 8 giorni di Angers », che secondo quanto mi scriveva a suo tempo l'amico Penaud dispone di oltre 20 alianti tra cui 3 M-100-S ed un Edelweiss. La flotta contava alla fine del 1965 1098 alianti di cui almeno 400 di tipo abbastanza recente. La maggior parte di questi alianti era in origine di proprietà dello Stato, che li ha ceduti ai Clubs a prezzi irrisori o addirittura fittizi. Gli altri sono stati invece acquistati grazie ai premi d'acquisto, elargiti largamente dagli Organismi statali come vedremo più avanti.

L'istruzione avviene a mezzo di istruttori e istruttori-aggiunti la cui formazione ha luogo presso il Centro Nazionale della Montagne Noire. Questo Centro come pure quello famosissimo di Saint-Auban-sur-Durance, è posto alle dirette dipendenze dello SFA e di conseguenza dello Stato. Compito del Centro della Montagne Noire (Montagna Nera) situato a 50 Km./E da Tolosa è la formazione degli istruttori e il perfezionamento del volovelista brevettato da poco. La formazione degli istruttori-aggiunti e degli istruttori avviene in due cicli didattici di cui il primo è dedicato al perfezionamento del pilotaggio, alla pedagogia applicata al pilotaggio e al volo a vela elementare, mentre il secondo stadio ha come scopo lo studio delle moderne tecniche volovelistiche e il loro metodo di insegnamento. Il candidato Istruttore-aggiunto (primo gradino per le future mansioni di istruttore vero e proprio) dopo aver indirizzato la relativa domanda allo SFA, e se questa è accettata, segue per corrispondenza un corso imperniato sul programma che poi dovrà svolgere durante il vero e proprio stage al Centro. Quest'ultimo ha una durata di quattro settimane; sono previsti in generale quattro stages annuali da febbraio a settembre. Per essere ammesso al corso di Istruttore-Aggiunto il candidato dovrà avere almeno 18 anni compiuti, essere titolare della licenza di pilota di aliante nonché della qualificazione di radiotelegrafia o almeno deve dimostrare di essere esperto nelle usuali comunicazioni radio; inoltre deve dimostrare un'attività di oltre 100 ore di volo in aliante come 1° pilota, superare una particolare visita medica. Le tariffe per ora di volo vanno, a seconda delle categorie dei piloti, da 10,5 a 21 NF per i monoposti e da 16,5 a 33 NF per i biposti; le tariffe per gli stranieri sono rispettivamente per monoposto e biposto di 47 e 88 NF. Occorre dire però che gli allievi inviati da Centri ed Aero Clubs, purchè dimostrino effettivamente che eserciteranno attività di istruzione in futuro e che terminino il corso entro i limiti previsti, non solo godono di particolari facilitazioni, ma in caso di necessità anche l'Aero Club stesso può pretendere dallo SFA particolari sovvenzioni atte a coprire le spese sostenute per inviare il candidato al corso. Queste possibilità esistono sia per gli allievi istruttori-aggiunti, che per gli istruttori. Da notare che se un candidato non si presenta in tempo utile, viene escluso dall'effettuazione di corsi similari per due anni, quello in corso e quello successivo. Al termine del corso, l'allievo sarà nominato Istruttore-Aggiunto, potrà cioè impartire istruzioni per l'ottenimento della « licenza elementare di pilota di aliante » o della « licenza di pilota di aliante » alle dipendenze di un Istruttore che se ne assumerà la responsabilità relativa.

La formazione del pilota istruttore avviene invece secondo il già ricordato ciclo del programma didattico, dando cioè ampia importanza allo studio delle moderne teorie avioveliche ed al loro successivo insegnamento. Come per il corso precedente anche per questo l'allievo riceve e segue il programma per corrispondenza. Per essere ammesso allo Stage che avrà durata di un mese (ne sono previsti tre all'anno dai primi di maggio alla fine di agosto) il futuro Istruttore dovrà avere almeno 20 anni, essere titolare della qualificazione di istruttore-aggiunto e della qualificazione ristretta di radiotelegrafia, nonché fornire un attestato comprovante la sua effettiva attività come istruttore-aggiunto, che dovrà comportare un minimo di 15 ore di volo in tale veste. Da rilevare come in Francia, al contrario di quanto avviene in Italia, non si richiede obbligatoriamente all'istruttore il possesso della licenza di pilota trainatore e di conseguenza quella del brevetto di II grado per velivoli a motore.

I possessori della licenza di pilota di aliante e di quella di radiotelegrafia, con almeno 50 h. di volo come piloti e almeno 20 voli con traino aereo, possono accedere agli stages di perfezionamento per volovelisti che hanno la durata di un mese e di cui sono previsti 9 all'anno, dalla fine di gennaio alla fine di ottobre; uno di essi, dal 31 marzo al 14 aprile, ridotto, è riservato agli studenti universitari. Sempre alla Montagne Noire sono eseguiti stages per il rilascio della licenza di trainatori di aliante che hanno la durata di 1 settimana, in data prescelta dal candidato, che deve dimostrare di possedere il brevetto di pilota di aereo a motore, quello di aliante nonché almeno 100 ore di volo come solo pilota su velivoli a motore, oltre a produrre un attestato del Presidente del sodalizio di appartenenza comprovante l'effettiva futura utilizzazione del candidato come pilota-trainatore e i tipi di aeromobile in uso.

Poiché siamo in argomento di centri nazionali parliamo brevemente dell'altro famosissimo centro, quello di Saint-Auban-Sûr-Durance a 100 Km/NE da Marsiglia nelle Alpi meridionali tra la montagna del Lure e l'altopiano di Valensole. Qui vi hanno luogo stages di primavera e d'estate volti all'attività volovelistica in montagna, e di autunno ed inverno dediti invece al volo ad alta quota (volo d'onda). Oltre a questi stages di perfezionamento aperti anche a piloti stranieri, il Centro di Saint-Auban affettua corsi per piloti trainatori con condizioni simili a quelle della Montagne Noire e stages di perfezionamento per istruttori. Entrambi gli stages, per il volo d'onda e per il volo in montagna, si svolgono in due cicli diversi, ed hanno la durata di quattro settimane. Per partecipare al 1° ciclo di entrambe le categorie il candidato dovrà dimostrare almeno 100 h. di volo in aliante e di essere titolare della licenza ristretta di radiotelegrafia o perlomeno di essere a conoscenza delle normali procedure radio; al 2° ciclo sono ammessi coloro che hanno superato il 1° ciclo a Saint-Auban oppure coloro i quali hanno preso parte ad uno stage di perfezionamento alla Montagne Noire. Le tariffe sono identiche a quelle della Montagne Noire essendo state stabilite con decreto ministeriale.

Abbiamo visto come « nasce » un pilota istruttore in Francia. Come si forma invece un volovelista? Occorre innanzitutto notare come per accedere a qualunque attività aeronautica, Volo a vela compreso, è necessario possedere il cosiddetto BESA che non è altro che la sigla di Brevet Élémentaire des Sport Aériens che viene rilasciato dopo un breve esame teorico, la cui preparazione avviene su materiale messo a disposizione dai Clubs durante brevi corsi, o addirittura inviata dallo SFA medesimo al candidato. Solo avendo tale licenza si potrà accedere ai corsi aeronautici veri e propri. Grande cura è posta per facilitare al massimo il volo a vela ai giovani. Sono così sorti, ad esempio i Camps Aéronautiques Nationaux (Campi Aeronautici Nazionali) i quali durante le vacanze estive permettono a condizioni eccezionali ai giovani d'ambò i sessi minori di 21 anni di conseguire la licenza elementare di volo a vela secondo il metodo dell'istruzione mista, volo a vela/volo a motore. Gli elementi migliori potranno successivamente partecipare a stages per il conseguimento della licenza di volo a vela e del brevetto elementare di aereo a motore. Nella regione parigina di Beynes è da segnalare anche l'esistenza di uno speciale centro giovanile — il « Centre de Jeunesse » — presso il quale i giovani studenti provenienti da Università, Licei, Collegi ed altre scuole possono brevettarsi a vela a condizioni vantaggiosissime. Una volta ottenuto il brevetto elementare di volo a vela, il giovane neovolovelista se minorenni riceverà dallo Stato un *premio di 200 NF* da spendersi in ore

di volo. Questo non è che uno degli aiuti minori che lo Stato elargisce al Volo a vela francese. Alle Associazioni volovelistiche sono infatti attribuiti sussidi sulle riparazioni e sulle revisioni degli alianti in assegnazione o ceduti a prezzo ridotto, mentre annualmente sono attribuiti premi finanziari secondo l'attività svolta nel corso dell'anno. Importantissima è la *messa a disposizione gratuita* dei velivoli trainatori, mentre il carburante è detassato (0,6173, al 65% del totale consumo). Con decreto emesso in data 16/4/64 dal Ministero dei Lavori Pubblici e dei Trasporti sono state fissate le condizioni regolanti i premi d'acquisto e le sovvenzioni per la costruzione degli alianti. Queste condizioni fissate con decreto del 28/1/54 sono ovviamente applicabili ai soli alianti e prototipi che abbiano un regolare certificato di navigabilità. I premi sono divisi in premi di categoria e premi di equipaggiamento. L'aliante che sia soggetto a tali premi (lo sono tutti) deve compiere durante i primi tre anni di esercizio un minimo di 40 ore annuali; in caso contrario lo Stato può anche esigere il rimborso parziale o totale del premio. Il « Premio di Categoria » è diviso in tre categorie, distinte a loro volta in alianti biposto e monoposto, con diversi importi secondo lo schema seguente:

	Monoposto	Biposto
Scuola di allenamento	NF. 8000	NF. 24000
Perfezionamento	13000	26000
Performance	20000	32000

Nel caso però si tratti di un monoposto rimpiazzante un aliante ceduto dallo Stato andato distrutto o comunque giudicato degno di radiazione dal Bureau Veritas (una sorta di Registro Aeronautico) le cifre subiscono un sensibile aumento potendo toccare i seguenti limiti massimi:

Scuola di allenamento	NF. 10600
Perfezionamento	17200
Performance	26400

I Premi di Equipaggiamento sono dei sussidi forfettari destinati a promuovere particolari equipaggiamenti; così, per un'installazione completa di ossigeno possono essere erogati fino a 3200 NF. mentre un impianto ricetrasmittente, terza categoria, 10 canali, può essere premiato anche con 1800 NF. Un sussidio massimo di 1500 NF. viene attribuito per un carrello-rimorchio conforme al codice della strada, mentre fino a 400 NF. si attribuiscono per un variometro ad energia totale. Per comprendere l'entità di tali premi si pensi che il valore di un Franco attuale (Nouveaux Franc) si aggira oggi tra le 127,5 e le 128 Lire Italiane. Premi simili sono attribuiti agli alianti realizzati da amatori.

Il volo a vela francese in cifre

Purtroppo non abbiamo per ovvi motivi quelle del 1966; le cifre pubblicate si riferiscono al 1965 ma sono sempre indicative dell'enorme sviluppo raggiunto dal volo silenzioso d'oltralpe.

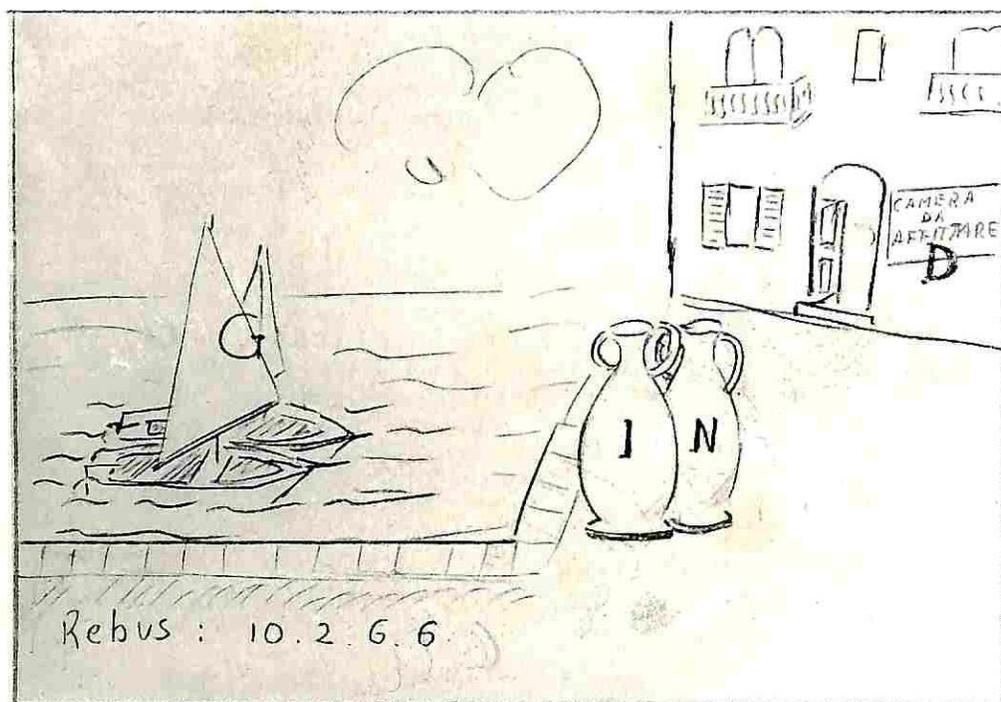
Nel 1965 si sono totalizzate in Francia 109.127 ore di volo in aliante di cui 14.890 nei Centri Nazionali, 21.668 dalle sezioni avioveliche militari e 35.774 da minorenni presso gli Aero Clubs. Sul territorio metropolitano francese sono stati rilasciati 1200 brevetti C di cui 840 a minorenni, 215 insegne d'argento, 38 d'oro e 4 di diamante. Dei brevetti C sessanta sono stati conseguiti al Centro Giovanile di Beynes. 400 giovani partecipanti a 63 Aero Clubs hanno ottenuto dallo Stato altrettante borse di pilotaggio di volo a vela. Presso il Centro Nazionale di Saint-Auban sono stati coperti in aliante 57.415 Km. nel corso di voli in circuito di cui 37.735 in voli DC, mentre sono state portate a termine 190 prove di insegne varie.

L'incremento dell'affluenza di « stagaires » a Saint-Auban rispetto al 1964 sale del 29%. Presso il Centro della Montagne Noire, l'incremento, sempre rispetto al '64 dei nuovi istruttori formati e dei candidati ad altri stagas ha toccato la percentuale del 39%. Sempre a proposito di percentuali lo sviluppo dell'attività globale dei due Centri Nazionali

è tradotto ad un incremento rispetto all'anno precedente dell'8% nella frequenza dei Centri in questione.

132 alianti + equipaggiamenti relativi e diversi sono stati l'oggetto di sovvenzioni statali per un totale di N. 2.149.620. 875 brevetti C hanno ricevuto premi per un totale di 175.000 NF. L'ammontare per le borse di volo a vela ai giovani sale a 20.000 NF. Da notare che l'importo totale delle sovvenzioni statali al volo a vela, volo a motore ed altre attività aeronautiche divulgative e sportive ammonta nel 1965 a qualcosa come 16.967.150 NF. pari a 2.159 milioni di Lire. Da parte sua L'Armée de l'Air ossia l'Aeronautica Militare Francese, è intervenuta donando 156 borse di pilotaggio per il volo a vela. Qualunque confronto con i sussidi elargiti in Italia « sarebbe puramente casuale ».

Igino Coggi

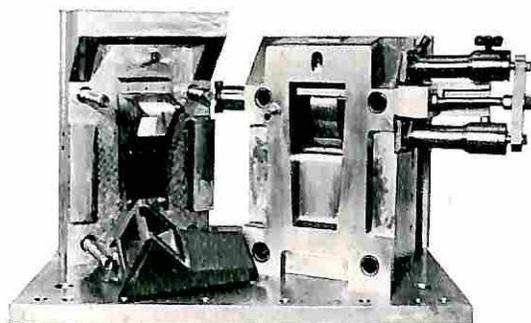


Direttore responsabile: Lorenzo Scavino. Autorizzazione Trib. di Milano 20.3.1957 n° 4269 del Registro. E' permessa la riproduzione anche integrale, quando non espressamente vietata, purchè si citi la fonte. Tipografia Soc. Mazzucchelli Celluloide - Castiglione Olona (Varese).

ILMA

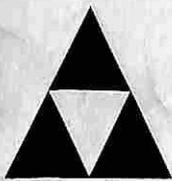
PLASTICA
COSTRUZIONE STAMPI

Oltrona di Gavirate Varese - Tel. 42179 - 42438





Vincitori
della discesa libera
alle Olimpiadi
e ai Campionati Mondiali



FISCHER SKI

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