

VOLO A VELA

PERIODICO DEI VOLOVELISTI ITALIANI N. 56



LUGLIO 1965

La terza edizione del Trofeo « Città di Torino »

*Due gare valide:
vince Di Modica*

Anche quest'anno le gare per la disputa del Trofeo « Città di Torino » sono state frustrate dalle sfavorevoli condizioni del tempo: all'inizio della competizione ... « alte pressioni livellate e stabilità termica », alla fine ... temporali.

Queste condizioni hanno creato serie difficoltà non solo ai piloti concorrenti, ma anche agli organizzatori dell'importante gara nazionale; i quali, dopo l'annullamento della prima prova (un triangolo di 118,6 Km, lungo il noto percorso Aeritalia - Pessinetto - Briccherasio - Aeritalia) sono stati costretti a ripiegare su più modesti temi di gara: due corse con meta prefissata e ritorno al punto di partenza, su percorsi di 107 e 88 chilometri rispettivamente.

Com'è noto, il Trofeo « Città di Torino » consiste in prove di velocità su percorsi non inferiori a 50 Km. Questo minimo è stato tuttavia largamente superato nelle due prove valide. Piloti ed organizzatori, però, speravano in gare di più ampio respiro; non solo perchè il livello tecnico raggiunto dal volo a vela italiano — in condizioni medie di tempo — può acconsentire corse di gran lunga superiori ai 50 chilometri richiesti dal regolamento torinese, ma anche perchè l'importanza della competizione, la quantità ed il valore dei premi in palio, nonchè lo sforzo organizzativo dell'Aero Club Torino, meritavano di essere coronati da un più brillante successo della manifestazione.

Di Modica, senza aver vinto nessuna prova, è stato il vincitore del Trofeo. I punti, infatti, che egli ha conseguiti, classificandosi una volta secondo e l'altra quarto, gli hanno permesso di portarsi in testa alla graduatoria generale e di assicurare così all'Aero Club Torino il « Trofeo » che nelle due precedenti edizioni della gara i volovelisti torinesi si sono lasciati carpire, prima da Leonardo Briigliadori (Rieti), poi da Ferdinando Brogginì (Varese). È da credere che se la gara avesse potuto

continuare qualche giorno ancora, Vergani ne sarebbe stato quasi sicuramente il vincitore.

Lo stesso Di Modica, la sera della premiazione, ci dichiarava che durante lo svolgimento della competizione, non aveva mai pensato alla possibilità di trovarsi alla fine in testa a tutti. Egli aveva gareggiato col vecchio « Passero » preoccupato soltanto di portare a termine le prove, senza l'assillo della « velocità »... senza fretta, insomma. Le condizioni di veleggiamento erano piuttosto povere e, secondo Di Modica, quello che contava era arrivare, prima al pilone poi... a casa. Così, grazie a questa « tecnica di gara », l'ambito Trofeo è rimasto a Torino.

Ed ecco una rapida cronaca sullo svolgimento delle gare.

27 giugno: prova non valida (Corsa sul triangolo Aeritalia - Pessinetto - Briccherasio - Aeritalia: Km 118,6)

L'Italia è interessata da un campo di alte pressioni livellate con debole circolazione di aria stabile e secca. Venti deboli variabili dal suolo a 1.500 metri. A quote superiori, venti dal 3° quadrante con 20 nodi da 3.000 a 5.000 metri.

Gli strati inferiori sono molto stabili e richiedono una temperatura di oltre 33°C per essere labilizzati sino a 1.500 metri. È prevista attività termoconvettiva, volovelisticamente sfruttabile, organizzata in bolle, a partire dalle ore 13. Formazioni cumuliformi sui rilievi con base di condensazione da 1.800 m a 2.200 m e sviluppi verticali di 2.000-2.500 metri.

Le partenze iniziano alle ore 13.20. I concorrenti debbono tagliare il traguardo di partenza alla quota di 600 metri, subito dopo lo sgancio dal velivolo trainatore. La gara ha un inizio fiacco per le povere condizioni di veleggiamento. Tuttavia i concorrenti, confidando in un miglioramento della situazione sulle montagne, si dirigono a basse quote verso il Musinè. Il graduale aumento della temperatura e lo ausilio orografico, pur determinando l'atteso miglioramento, non arrivano a creare quelle condizioni termiche che sono indi-

spensabili per lo svolgimento di una vera e propria gara di velocità. Gli alianti procedono infatti lentamente verso il pilone di Pessinetto, la cui ubicazione non sembra essere del tutto ideale per le condizioni regnanti. In effetti soltanto otto concorrenti su 25 in gara riescono ad aggirare questo primo pilone del triangolo, mentre gli altri concludono quasi tutti la loro prova atterrando nelle vallate circostanti. I piloti rimasti in volo procedono faticosamente verso il secondo pilone di Briccherasio, seguendo la rotta montana. Le condizioni di veleggiamento sono però estremamente povere. Soltanto Vergani riesce a raggiungere Bricchierasio; ma anche lui atterra nel tentativo di rientrare a Torino, sul terzo lato del triangolo, dopo aver percorso circa 90 Km. Nessuno degli altri concorrenti riesce a superare i 50 Km necessari perchè la gara possa venire trasformata in « distanza su banda ». La prova viene pertanto dichiarata *non valida* ai fini della classifica. Gli sforzi di quei piloti che, come i coniugi Orsi, Peccolo, Lamera e Rasini, hanno lottato diverse ore lungo i costoni montani, mantenendosi in volo, sempre alla stessa quota, in attesa dell'ascendenza amica che permettesse loro di compiere il balzo verso Bricchierasio, sono stati vani.

28 giugno: Corsa sul percorso: Aeritalia - Venasca - Aeritalia Km 104

Un fronte freddo stazionario a ridosso dell'arco alpino, determina infiltrazioni di aria fresca ed instabile nella valle Padana, dove pertanto la massa atmosferica manca di omogeneità. Il sondaggio temperatura-altezza da noi compiuto sull'Aeroporto dell'Aeritalia sino alla quota di 3.000 m, registra uno strato isotermico dal suolo a 1.100 m d'altitudine. La labilizzazione termica di questo strato richiede una temperatura in superficie di 32 °C, che si prevede potrà essere raggiunta alle 12,30 circa. Sopra questo strato l'aria è abbastanza instabile (il gradiente è di 0,9 °C ogni 100 m) sino a 1.800 m, probabile quota della base di condensazione dei cumuli, che in montagna cominceranno a formarsi poco dopo

le 11.00. Sempre in montagna, sono possibili forti sviluppi verticali ed acquazzoni isolati, mentre in pianura i cumuli appariranno più tardi e saranno di modeste proporzioni. I venti sono deboli variabili sino a 1.500 m; sopra questa quota si orientano da WNW raggiungendo l'intensità di 15-18 nodi a 2.000 metri.

Le prime partenze hanno luogo verso la una. Le condizioni termiche sono buone ed i concorrenti abbandonano ben presto la zona dell'Aeritalia puntando verso la meta. Molti piloti dopo aver veleggiato per qualche tempo sulla pianura, attratti dai cumuli che vanno sviluppandosi sempre più vigorosamente sulle montagne, abbandonano la rotta diretta, in cerca di più forti ascendenze termo-orografiche.

Ma sulle montagne molti cumuli degenerano rapidamente in nubi temporalesche ed all'altezza di Pinerolo i piloti che hanno scelto l'appoggio termo-orografico si trovano in serie difficoltà. Nel tentativo di raggiungere la pianura gli alianti incontrano le forti discendenze che circondano le cellule temporalesche e gran parte dei concorrenti sono costretti ad atterrare prima del pilone di Venasca.

Soltanto Vergani e Di Modica riescono a completare la gara: Vergani è primo alla media oraria di Km 47,69; Di Modica secondo alla media di 38,27. Gli altri concorrenti si aggiudicano il solo punteggio della distanza percorsa, come risulta dal seguente specchio che riporta la classifica completa della prova:

<i>Pilota</i>	<i>Aliante</i>	<i>Club di appartenenza</i>	<i>Punteggio</i>
1° VERGANI	URIBEL	C.S.V.V.A.Va Km/h	47,69 1.000
2° DI MODICA	PASSERO	Ae.C.To. »	38,27 975
3° ORSI A.	SKYLARK 4	C.S.V.V.A. Km. perc.	56,8 439
3° BRUNO L.	M 100 S	Ae.C.To. »	56,8 439
3° MANTICA	CVV 8	CPVM »	56,8 439
6° LAMERA	M 100 S	Ae.C.To. »	52,8 408
7° ORSI G.	SKYLARK 3	GVV.Co. »	51,2 396
8° PILUDU	M 100 S	Ae.C.Ri. »	50,6 391
9° MANZONI	M 100 S	C.S.V.V.A.Va. »	49,6 384
10° PECCOLO	M 100 S	Ae.C.To. »	49,4 382
11° CAZZANIGA	Ka 6	Ae.C.To. »	48,2 373
12° DELLA CHIESA	M 100 S	C.V.To. »	48 371
13° MUNEGHINA	M 100 S	C.V.To. »	47,6 368
14° RASINI	URIBEL	A.V.M. »	47,2 365
14° MARIETTI	URIBEL C	A.V.M. »	47,2 365
16° RASERO	M 100	Ae.C.To. »	45,2 349
17° URBANI	M 100 S	Ae.C.Ri. »	42,8 331
18° BERTOLI	M 100 S	C.S.V.V.A.Va »	38,2 295
19° CARRER	M 100 S	C.P.V.MI »	37,6 291
20° FABRI	FOKA	C.P.V.MI »	33,2 257
21° PEROTTI	M 100 S	Ae.C.To. »	25,8 200
22° AGRESTA	URIBEL B	C.P.V.MI »	23,8 184
23° ZANETTI	CPV 1	C.P.V.MI »	12,8 99
24° VERONESI	MUCHA S	C.S.V.V.A.Va. »	0 0
24° MOTTA (non ha gareggiato)	M 100 S	Ae.C.To. »	0 0

29 giugno: Corsa sul percorso
Aeritalia - Barge - Aeritalia
Km 88

La situazione meteorologica generale è comandata dall'Anticiclone Atlantico che protende sull'Europa Centrale un promontorio, ai bordi del quale si muovono verso Est le perturbazioni. L'Italia settentrionale è interessata marginalmente da questo promontorio; sulla cui parte meridionale, lungo una linea che corre dalla Francia del Sud all'Italia Settentrionale, sono previste nel corso della giornata manifestazioni temporalesche.

I venti sono deboli variabili sino alla quota di 1.500 m, dove cominciano ad orientarsi da WNW, raggiungendo la forza di 10 nodi a 2.000 metri.

Dal suolo a 1.000 metri regna un gradiente quasi adiabatico; mentre da questa quota a 1.300 metri si registra uno strato isothermico. Per la formazione dei cumuli, questo strato dovrà essere eliminato, ed a tal fine sarà necessaria una temperatura in superficie di 28 °C, che si raggiungerà verso le ore 13.

Manifestazioni temporalesche saranno possibili lungo la citata linea che corre dalla Francia all'Italia Settentrionale, arrivando approssimativamente sino al confine tra la Liguria ed il Piemonte. Il pilone di Barge, pertanto, dovrebbe essere interessato dai temporali soltanto marginalmente e nel tardo pomeriggio.

L'assoluta mancanza di vento in superficie fa ritardare però notevolmente l'attività termoconvettiva ed i concorrenti non possono partire prima delle ore 14. Anche l'inizio di questa seconda prova è piuttosto fiacco. Gli alianti in gara stentano a raggiungere i 700 metri ed i concorrenti si attardano su una sorgente artificiale di calore delle officine FIAT per raggiungere la massima quota possibile prima di mettersi in rotta. Poi lentamente, ad uno ad uno spariscono verso Sud-Ovest in direzione di Barge, spiralandosi in seno alle bolle termiche che si staccano qua e là sui punti surriscaldati del suolo.

Mentre le condizioni vanno gradatamente migliorando ed i concorrenti si avvicinano al pilone di Barge, lontano, sull'orizzonte, in direzione Sud-Ovest, appaiono sem-

pre più visibilmente i cumuli potenti che costituiscono la barriera temporalesca segnalata dai bollettini meteo del mattino. Intanto alla base dell'Aeritalia i radioamatori torinesi che collaborano attivamente con la direzione di gara, segnalano i primi passaggi sul pilone di Barge ed il contemporaneo avvicinarsi di imponenti « congestus » che ben presto lasciano cadere le prime gocce sulle lenti dei binocoli dei commissari sportivi intenti a scrutare il cielo per scoprire gli alianti ed individuare i numeri che li contraddistinguono.

Ci sono buone speranze che un buon numero di concorrenti riesca a completare la prova perchè la radio al pilone di Barge segnala che, nonostante la pioggia, gli alianti continuano ad arrivare e ad aggirare il punto di virata. La barriera temporalesca sembra però rincorrere i concorrenti sulla via del ritorno. All'Aeritalia cominciano ad arrivare le telefonate dei primi « fuoricampo » e, purtroppo, anche la notizia di qualche aliante danneggiato.

In questo clima di tensione, che ha pervaso aiutanti di squadra ed organizzatori, appare improvvisamente all'orizzonte l'inconfondibile linea dello « Skylark 4 » di Adele Orsi. Gli animi si risolvono! Brava!... dicono tutti, mentre lo Skylark taglia velocissimo il traguardo d'arrivo. La Signora Orsi ha compiuto la prova alla media oraria di 58,33 Km/h. Sarà questo il miglior tempo della gara odierna che Adele Orsi vincerà, distaccando nettamente tutti i piloti che partecipano alla competizione.

Più tardi arrivano velocissimi sul traguardo dell'Aeritalia altri cinque concorrenti: Lamera, Rasini, Di Modica, Piludu e Della Chiesa. Gli altri piloti non riescono a sottrarsi alle discendenze associate ai temporali ed atterrano sulla rotta di ritorno, compreso Walter Vergani, il favorito della competizione; il quale costretto a prender terra prima di raggiungere l'Aeroporto dell'Aeritalia, si vedrà così sfuggire la vittoria che tutti davano ormai per certa. L'atterraggio di Vergani favorisce, com'è facile capire, il piazzamento di Di Modica nella classifica generale, che in tal modo si aggiudica il « Trofeo Città di Torino » con oltre 200 punti di vantaggio su Vergani, secondo classificato.

Ecco la classifica di questa seconda ed ultima prova.

<i>Graduatoria Pilota</i>	<i>Aliante</i>	<i>Club di di appartenenza</i>	<i>Km/h</i>	<i>Punti</i>
1° ORSI A.	SKYLARK 4	C.S.V.V.A.Va.	58,33	1000
2° LAMERA	M 100 S	Ae.C.To.	42,30	888
3° RASINI	URIBEL	A.V.M.	40,43	875
4° DI MODICA	PASSERO	Ae.C.To.	40,07	872
5° PILUDU	M 100 S	Ae.C.Ri.	38,71	863
6° DELLA CHIESA	M 100 S	Ae.C.To.	32,57	819
7° PECCOLO	M 100 S	Ae.C.To.		819
8° URBANI	M 100 S	Ae.C.Ri.		655
8° MANZONI	M 100 S	C.S.V.V.A.Va.		655
10° CARRER	M 100 S	C.P.V.M.		627
11° VERGANI	URIBEL	C.S.V.V.A.Va.		621
12° MUNEGHINA	M 100 S	C.V.T.		551
13° BERTOLI	M 100 S	C.S.V.V.A.Va.		548
13° VERONESI	MUCHA S	C.S.V.V.A.Va.		548
15° MANTICA	CVV 8	C.P.V.M.		509
16° BRUNO	M 100 S	Ae.C.To.		501
17° PEROTTI	M 100 S	Ae.C.To.		463
18° ZANETTI	CPV 1	C.P.V.Mi.		435
19° RASERO	M 100	Ae.C.To.		371
20° AGRESTA	URIBEL B	C.P.V.Mi.		307
21° CAZZANIGA	Ka 6	Ae.C.To.		184
22° ORSI G.	SKYLARK 3	G.V.V.Co.		177

CLASSIFICA GENERALE

<i>Pilota</i>	<i>Punteggio</i>
1° DI MODICA	1847
2° VERGANI	1621
3° ORSI A.	1439
4° LAMERA	1296
5° PILUDU	1254
6° RASINI	1240
7° DELLA CHIESA	1190
8° PECCOLO	1092
9° MANZONI	1039
10° URBANI	986
11° MANTICA	948
12° BRUNO	940
13° MUNEGHINA	919
14° CARRER	918
15° BERTOLI	843
16° RASERO	720
17° PEROTTI	663
18° ORSI G.	573
19° CAZZANIGA	557
20° VERONESI	548
21° ZANETTI	534
22° AGRESTA	491

La premiazione

La sera dello stesso giorno 29 giugno nella sontuosa Villa Sacchi, dopo la cena fredda offerta ai partecipanti alla gara, ha avuto luogo la premiazione dei vincitori. L'On. Catella, Commissario Straordinario dell'Aero Club di Torino, si è dichiarato lieto di porgere il suo cordiale ed amichevole saluto a tutti i partecipanti al « Trofeo Città di Torino » e particolarmente ai piloti, grazie all'abilità ed alla perizia dei quali la Gara ha potuto concludersi felicemente nonostante le poco favorevoli condizioni meteorologiche che l'hanno accompagnata. L'On. Catella prima di procedere alla distribuzione dei ricchissimi e numerosi premi ha rivolto parole di ringraziamento a quanti hanno contribuito al buon esito della competizione, esprimendo infine la certezza che da questa terza edizione del « Trofeo Città di Torino » i vincoli di cordiale amicizia che già cementano gli sportivi del volo a vela italiano risultino ulteriormente rafforzati. Il bravo Di Modica, vincitore del Trofeo, è stato vivamente applaudito e così pure Walter Vergani ed Adele Orsi, classifica-

tisi al secondo e terzo posto rispettivamente. Vivi applausi sono andati anche agli altri concorrenti, per ognuno dei quali c'è stato un premio ed un oggetto ricordo. A tale proposito dobbiamo rilevare come questa gara sia stata particolarmente ricca di coppe, medaglie, oggetti artistici, cassette di spumanti e liquori, per non dire della motocicletta toccata a Di Modica, della macchina da scrivere assegnata a Vergani e della radio vinta dalla Signora Orsi.

Concludendo la nostra rapida rassegna sullo svolgimento della terza edizione del Trofeo « Città di Torino » diremo che la Direzione di Gara è stata ancora affidata ad Oreste Ricotti, mentre la Commissione Sportiva Operante, presieduta da Rovesti, era composta dai Signori Geom. Cogerino, Ing. Danieli, Ing. Defilippis e M. Viano, che hanno assolto i compiti loro affidati con la passione e l'entusiasmo di sempre.

P. R.

A Rieti dal 2 al 13 agosto

La gara nazionale di Volo a Vela per la disputa del « Trofeo Bonomi » e del « Trofeo Fulvio Padova »

Dal 2 al 13 agosto 1965 si svolgeranno a Rieti le gare nazionali per la disputa del « Trofeo Bonomi » e del « Trofeo Fulvio Padova ». Quest'anno, la massima competizione volovelistica nazionale, organizzata dall'Aero Club d'Italia, non vedrà in palio il titolo di Campione d'Italia. Ciò avviene per consuetudine, in tutti i paesi, nell'anno in cui si disputano i Campionati del Mondo.

Sono previsti tre giorni di allenamento e precisamente i giorni 30, 31 luglio e 1° agosto. I concorrenti, comunque, dovranno trovarsi sull'aeroporto di Rieti entro il 1° agosto.

Quest'anno la gara presenta una novità: i concorrenti saranno divisi in due categorie chiamate (come in Inghilterra) Lega 1 e Lega 2. Per i concorrenti della Lega 1 è richiesta un'attività minima compiuta di 300 ore su aliante. Per i concorrenti della Lega 2 tale minimo è di 150 ore. Tuttavia la Direzione di Gara si riserva la facoltà di non suddividere la competizione come sopra detto, in relazione al numero degli scritti.

Per la Lega 1, tutti gli alianti concorrenti saranno in una unica classe. I biposti saranno ammessi con una o due persone a bordo. Concorrente della competizione risulterà il pilota iscritto. Vi saranno ammessi i piloti che abbiano già partecipato ad almeno una delle precedenti edizioni della gara.

Per la Lega 2, tutti gli alianti concorrenti saranno in una unica classe. I biposti saranno ammessi con una o due persone a bordo. Concorrente della competizione risulterà l'aliante, al quale verranno attribuiti punteggi e classifiche. Ogni aliante potrà avere un massimo di tre piloti con facoltà di alternarsi a loro scelta.

La quota di iscrizione è di L. 5.000 per aliante.

Saranno ammessi anche piloti stranieri su invito dell'Aero Club d'Italia.

È stato previsto un contributo alle spese per il concentramento a Rieti per ogni convoglio (auto con carrello rimorchio) di L. 30 per chilometro.

Il lancio degli alianti è a carico dell'Ente organizzatore, il quale fornirà anche in parte il carburante auto per il recupero degli alianti in gara.

I concorrenti ed i loro aiutanti fruiranno di alloggio gratuito sull'Aeroporto di Rieti dal 30 luglio al 13 agosto.

Lettera da Trento

Cari amici volovelisti,

L'ultima novità la sapete: è stato elevato a Lire 10.000 (diecimila!) il costo della visita psicofisiologica.

Così mentre prima dovevo sacrificare circa un'ora di volo per recarmi a Milano ogni anno (fra viaggio, visita e vitto, senza contare il lavoro di un giorno perduto), ora non più L. 500 mi costerà la visita ma 10.000, più il resto.

Praticamente volerò altre due ore circa in meno e il conto torna.

Scherzi a parte, io proprio non me la sento di spendere quel po' po' di cifra per la visita: arrivi già stanco dopo tre o quattro ore di viaggio; dalle nove giri come un ciottolo di torrente da un ambulatorio all'altro fino alle undici (con mancia di accelerazione...) e poi aspetti fino alle tredici e oltre poiché il Signor Colonnello firma solo dopo le dodici e anche più.

Inoltre devi pagare prima e alla posta. Anche la comodità di pagare lì allo sportello ci hanno levato!

Poi penso: anche se riuscissi a tener duro, tirando un po' la cinghia (col volo naturalmente) dopo i 50 anni, e non sono poi tanto lontani, dovrò fare la visita ogni sei mesi: Lire 10.000 \times 2 + il resto, all'anno...!

E allora mi sento un turbine, un tornado, che se trovo quel tale che s'è pensato 'sto gioiello di provvedimento anticongiunturale te lo strozzo a verricello...

E poi ancora: perché io devo pagare per una visita obbligatoria una cifra simile, né più né meno quanto un professionista che del volo fa un lavoro? Io volo ormai così poche ore nell'anno, solamente con alianti, tirando l'impossibile sui traini per risparmiare e devo pagare come il pilota di elicottero o il collaudatore che in un anno ti fa 1000 ore di volo?

Ma è possibile? Questa sarebbe la propaganda, la diffusione del volo, la nuova lungimirante politica aeronautica?!

A schifio finisce...!

Ho chiesto a qualche amico austriaco, tedesco e svizzero se dalle loro parti tiri altro vento.

Testuale dall'Austria: « ... La visita e il brevetto scadono sempre nello stesso

giorno e cioè ogni due anni fino all'età di 50 anni, ogni anno oltre i 50.

La visita si può fare in ogni paese o cittadina di ca. 5000 abitanti, presso un medico *abilitato*. *Nel solo Tirolo si ha per esempio la scelta di ben 10 medici abilitati.*

La visita viene eseguita scrupolosamente come a Milano, esclusa però la radiografia. *Si pagano 20 scellini = L. 480* e si riceve subito il referto in busta sigillata. Questo referto si trasmette, unito a semplice domanda di rinnovo brevetto, libro voli e 20 sc. in marche da bollo al Ministero a Vienna, il quale lo evade e respedisce il tutto entro 5-6 giorni.

Per la convalida di brevetti esteri è ancora più semplice. Bastano tre righe di domanda in carta semplice, 20 scellini in marche da bollo e brevetto (senza traduzioni, ecc.) ed entro 4 gg. circa si riceve la convalida, con validità senza scadenza, cioè abbinata alla validità del brevetto.

Non conosco bene le prescrizioni in Germania, ma credo siano identiche a quelle in vigore in Austria.

È mio modesto parere che è per questa assenza di burocrazia che in Germania ed in Austria tante persone si dedicano al volo a vela. Un aspirante non teme tanto un lungo e serio insegnamento, quanto le iniziali difficoltà burocratiche ».

Che cosa si può fare?

Da qualche parte hanno inviato vibrante proteste, voti, ordini del giorno. L'Aero Club d'Italia si dice abbia pure protestato.

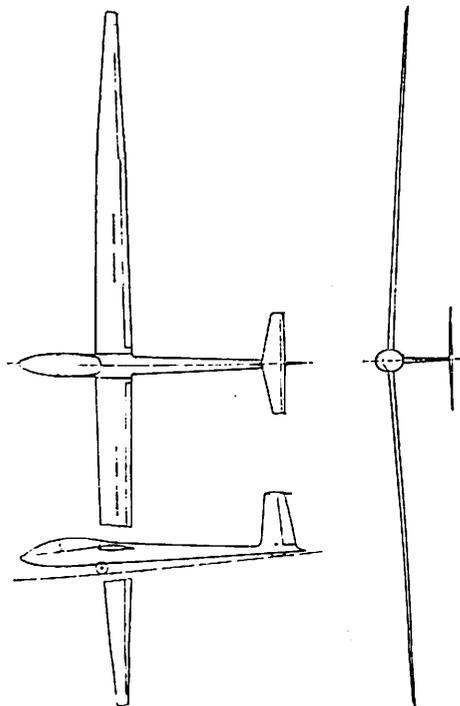
Ma intanto niente si muove e tutto procede secondo i programmi prestabiliti: il volo in Italia è un lusso, chi vola deve poter pagare e paghi, perdiana! Se no voli con le stellette! O voli all'estero! O smetta di volare!

A questo punto non so più andare avanti. Meglio, direte Voi.

Certamente farò brutti sogni e allora forse potrò raccontarvi come andrà a finire. Intanto invio saluti cordiali a tutti: normalissimi saluti, s'intende, poiché quelli « Volovelistici » o « aviatorii » o semplicemente « volanti » stanno crescendo troppo di prezzo e occorre risparmiare... per la visita che verrà. Ciao.

Mugo nero

Il « D-36 » dell'Akaflieg Darmstad



Le tre viste del « D-36 »

Il giovane pilota Gerhard Waibel è riuscito a vincere, con il « D-36 », nella classe libera, i Campionati tedeschi. Con lo stesso aliante, R. Spanig si è classificato al secondo posto, nella classe libera, ai Campionati Mondiali di South Cerney, vincendo, tra l'altro, la quinta prova; una corsa di 162 Km, compiuta in un'ora e 47' alla media oraria di Km 90,4.

Piloti ed aliante appartengono all'Akaflieg Darmstad, che è costituito da un gruppo di studenti del Politecnico di Darmstad.

Questo gruppo è già notissimo per i suoi alianti: molti ad esempio ricorderanno il D. 28 Windspiel, ed il D. 30 Cirrus, ambedue a loro tempo famosi; ed ora sembra che con il D. 36 il gruppo del Politecnico di Darmstad abbia nuovamente raggiunto i primi posti nel campo delle costruzioni volovelistiche. Ciò indica quale fervore di iniziative esista in questi piccoli gruppi di studenti universitari.

Quasi presso ogni Politecnico, in Germania, si trova un Akaflieg, che spesso comprende soltanto una ventina di studenti delle più diverse facoltà, riuniti dal loro entusiasmo per il volo. Per loro è ovvio che l'entusiasmo non può fermarsi alla semplice pratica del volo ma, come futuri ingegneri, essi estendono il loro interesse a tutti i problemi scientifici e tecnici relativi, seguendo gli sviluppi delle conoscenze scientifiche e cercando di applicarle in pratica. L'Università è naturalmente un notevole aiuto dal lato scientifico, ma nella realizzazione gli studenti trovano scarsi appoggi e in genere costruiscono loro stessi le loro creazioni che hanno preso forma sui tavoli da disegno dopo mesi di calcoli, di disegni, e di discussioni. Questo lavoro significa naturalmente sacrificare quasi tutto il proprio tempo libero, ma quando alla fine un bell'aliante si stacca da terra per il primo volo tutti sentono che i loro sacrifici sono stati ben ripagati.

Il D. 36 è una di queste creazioni, e quindi nessuno si meraviglierà sentendo che Waibel, vincitore dei campionati, sia anche il costruttore e il progettista, insieme al suo compagno di studi Wolf Lenke. È invece sorprendente la vittoria di Waibel, che non ha molta esperienza di gare, con un aliante che aveva fatto i primi voli poche settimane prima, contro altri concorrenti di classe. Non potrebbe trattarsi di un caso fortunato? Sentiamo in proposito cosa scrive, sull'Aerokurier, Gunther Haase:

« Il D. 36 è un aliante nel quale sono state sfruttate tutte le possibilità offerte dalla classe libera: grande apertura, carrello retrattile, e soprattutto gli alettoni di curvatura. Questi danno la possibilità di migliorare la gamma di velocità utilizzabile; ma quando si vogliono ottenere prestazioni molto elevate è necessario anche diminuire le resistenze parassite, il che è stato ottenuto con una fusoliera ben avviata e di sezione ridotta, e con la disposizione a T dell'impennaggio. In ogni aspetto l'aliante dà una impressione molto positiva, e sicuramente non è un caso che ai Campionati tedeschi esso abbia vinto la classe libera »... come non è un caso, aggiungiamo noi, che si sia ottimamente affermato ai Campionati del Mondo.

Descrizione

Indirizzo del progetto

Si desiderava un aliante che permettesse di ottenere la massima velocità di crociera in condizioni di deboli ascendenze; e per ottenere ciò si è cercato di migliorare le possibilità e le caratteristiche dell'aliante nella spirale di termica. Dopo un accurato studio del progetto si scelse un profilo con spessore del 13 %, ed un allungamento di 24: con ciò si ha il vantaggio che anche superando il carico alare ottimo la velocità di crociera diminuisce solo di poco.

Aerodinamica

La pianta dell'ala, bitrapezoidale, si avvicina assai all'ideale ellissi: e per migliorare le caratteristiche di volo lento ha uno svergolamento geometrico lineare di 3°.

Il profilo della parte trapezoidale interna, che è stato studiato al tunnel dal dr. Wortmann espressamente per il D. 36, è il F.X. 62/K/131, con spessore 13,1%, e che per mezzo dell'alettone di curvatura (larghezza il 17 % della corda) amplifica la sua zona laminare da $Ca = 0,1$ sino a $Ca = 1,3$. In questo campo la resistenza del profilo è circa del 20 % minore della resistenza dei profili più moderni.

Nella parte trapezoidale esterna il profilo si modifica, terminando all'estremità nel F.X. 60/126, sempre del dr. Wortmann. Questo profilo, con spessore 12,6 %, ha una resistenza abbastanza piccola alle incidenze di utilizzazione, e raggiunge un $Ca = 1,5$ (senza alettone di curvatura) per $Re = 760000$. Con ciò si vuole ottenere una buona efficacia degli alettoni anche nel volo lento, mentre lo svergolamento permette il volo lento anche in turbolenza senza pericolo di stallo brusco. Dato che il longherone è rettilineo, e deve trovarsi nel punto di massimo spessore dei profili, si ha una lievissima freccia all'indietro.

L'allettone di curvatura occupa tutta l'apertura disponibile, e durante il volo veloce viene disposto a 10° verso l'alto, mentre durante il volo lento si trova a 10° in basso. Anche gli alettoni (larghezza il 25 % della corda) si muovono in

accordo con gli alettoni di curvatura. La variazione di curvatura così ottenuta permette che l'angolo di incidenza dell'ala resti quasi costante, e cioè sia indipendente dalla velocità e dal carico. In tal modo anche la fusoliera rimane sempre allineata con il vento relativo, e permette di ottenere bassa resistenza.

Inoltre per diminuire la resistenza della fusoliera il pilota è semi sdraiato, e la fusoliera si restringe dopo l'abitacolo. Per ottenere sul muso un flusso il più possibile laminare, la parte anteriore della capottina trasparente è fissa (per evitare fessure), la presa di ventilazione cabina è spostata quasi sotto l'ala, ed il Pitot è piazzato in coda.

Per gli impennaggi è stata scelta la disposizione a T perchè offre meno resistenza: il maggior peso sembra accettabile.

I diruttori del tipo Schempp/Hirth sono particolarmente studiati per evitare i risalti che si creano in seguito alla flessione dell'ala: infatti il bordo esterno delle pale è costituito da un listello collegato con molle alle pale, in modo che detto listello, che resta elasticamente forzato sull'ala, ne segue la flessione.

Costruzione

Per ottenere un'ottima superficie, ed anche una buona durata di essa, è necessaria la costruzione in materia plastica, con costruzione a sandwich di fibre di vetro e resina epossidica su balsa. Il longherone resiste soltanto a flessione: è a cassone con solette di vetro/epossidica. L'alta resistenza di questo materiale permette un carico di 10 g nonostante lo spessore del 13 % e l'allungamento 24. Il balsa sull'ala è con fibre a 45°, sia per migliorare la rigidità a torsione che per evitare una eccessiva rigidità a flessione in confronto al longherone.

Anche la fusoliera è un guscio di balsa rivestito di vetro-epossidica, con le fibre disposte in diagonale per migliorare la resistenza a torsione.

L'impennaggio è costruito in modo simile alle ali, ed anch'esso ha un longherone in vetro/epossidica. È stato costruito in un sol pezzo per ottenere una forma perfetta, e successivamente tagliato per ricavarne le parti mobili.

Caratteristiche di volo

Dopo i primi voli il D. 36 è stato sottoposto ad un esame perchè se ne apprezzassero le qualità di volo.

Quanto all'atterraggio, i diruttori permettono un'efficace regolazione della planata; inoltre in scivolata si possono raggiungere delle angolazioni notevoli, e quindi essa è assai utile anche perchè gli alettoni restano efficaci anche a bassa velocità.

Allo stallo l'aliante cade lentamente su un'ala, lasciando al pilota un tempo sufficiente per intervenire.

La velocità in spirale di termica si aggira sui 70/80 Km/h, e la spirale è piacevolmente stabile in seguito al diedro che la ala assume per flessione. Gli sforzi di comando sono piccoli, ed il tempo per invertire la spirale (da 45° a 45°) è di circa 5 secondi. Grazie alla buona maneggevolezza si può, con questa macchina relativamente grande, sfruttare anche delle termiche abbastanza strette.

La visibilità attraverso la capottina soffiata è ottima, e la posizione semisdraiateda del pilota, unita allo smorzamento delle raffiche dovuto alla flessibilità dell'ala, rende il volo assai gradevole.

Per effetto del nuovo profilo, e degli alettoni di curvatura, il D. 36 ha delle caratteristiche veramente notevoli: per esempio, sembra che in qualsiasi condizione esso permetta una velocità di crociera maggiore di 15 Km/h rispetto a quelle del Ka 6.

(Traduzione di E. Ciani)

E. OHLMER

Stucchi alla «Huit Jours D'Angers»

Mentre andiamo in macchina è in pieno svolgimento l'ormai famosa gara di volo a vela denominata «*Les huit ours d'Angers*», competizione internazionale organizzata ogni anno dall'Aero Club de l'Oeste de la France, dal 14 al 25 luglio.

L'Italia è rappresentata dal volovelista milanese Massimo Stucchi, che partecipa alla gara col suo Standard Austria. Nel prossimo numero daremo ampie notizie sullo svolgimento dell'importante competizione internazionale.

Il II Avioraduno Volovelistico a Pavullo nel Frignano

Nei giorni 17, 18, 19 e 20 Giugno si è svolto a Pavullo nel Frignano (Modena) il II Avioraduno Volovelistico, promosso ed organizzato dall'Aero Club Bologna. Alla manifestazione hanno collaborato la Associazione Pro Loco e la Società «La Torre» di Pavullo, che si sono adoperate in modo veramente encomiabile per assicurare agli intervenuti la migliore ospitalità.

La data prescelta per l'Avioraduno è venuta a coincidere con un periodo di particolare impegno per il volo a vela italiano, e precisamente con l'intervallo tra i campionati mondiali di South Cerney e l'Avioraduno di Torino. Ciò ha consigliato gli organizzatori di variare il carattere dell'Avioraduno in parola, conferendo ad esso il valore di uno «stage» utile al fine addestrativo piuttosto che la funzione di un Convegno destinato ad esaurirsi in poche ore di attività, come nello scorso anno. Per questa ragione la manifestazione, in programma ufficialmente per il 19 e 20 Giugno, ha avuto inizio in pratica il giorno 17.

Tempo bello, ma assai avaro di ascendenze, ha caratterizzato lo svolgimento dell'Avioraduno. Soltanto nella mattinata del 17 una situazione postfrontale, associata alla presenza di estese formazioni cumuliformi con base a 1500 m. QNH ed a venti provenienti da W, ha determinato condizioni per il veleggiamento di cui ha approfittato Cesare Rasini per effettuare un bel volo di 100 Km. da Pavullo a Forlì (Aeroporto). Nel pomeriggio le condizioni meteorologiche mutavano, mentre il cielo si rasserenava ed il vento cambiava quadrante. I tre giorni successivi sono stati influenzati da un campo di alte pressioni su tutta l'Italia settentrionale, per cui a Pavullo si è avuta aria stabile, cielo terso e scarsamente nuvoloso, attività termoconvettiva limitata a qualche zona surriscaldata prossima al campo. Ciò ha precluso la possibilità di effettuare voli di distanza.

Guido Antonio Ferrari, nel tentativo di

raggiungere Pavullo con i propri mezzi, partendo da Modena, è stato costretto ad atterrare a Sassuolo. Prontamente recuperato, non ha voluto mancare all'appuntamento ed ha proseguito su strada. Stefano Marietti, trovatosi in analoghe difficoltà, ha depresso senza danni il suo aliante su di un fazzoletto di terra nei pressi di Sestola.

Nel pomeriggio del 20 un altro aliante è finito fuori campo, ma ancor oggi ci risulta difficile stabilire le sue reali intenzioni nei confronti dell'Avioraduno. Si tratta del « Canguro » di Rinaldi che, partito da Modena, è sceso a Salvarola (Sassuolo), durante una manifestazione di propaganda per le Terme locali. Questo particolare impedisce di inquadrare la performance dell'ottimo Rinaldi tra i lavori dell'Avioraduno; comunque, è sempre consolante il fatto che, a Modena, l'interesse per l'aviazione sportiva vada aumentando, sì da rendere impossibile una vera e propria richiesta di apparecchi e di piloti da parte di Enti completamente estranei, finora, al nostro settore.

Per tornare alla cronaca dell'Avioraduno, è opportuno rilevare che esso ha consentito un'ottima attività di allenamento per numerosi volovelisti di Bologna, Milano, Modena e Ferrara. La presenza di un « Bergfalke » dell'Aero Club di Bologna, unitamente ad un trainer eccezionale come il Piper PA/18 da 180 CV, ha permesso di effettuare molti voli di istruzione a doppio comando e di propaganda, in condizioni di assoluta sicurezza.

In totale, nei quattro giorni dell'Avioraduno, sono stati compiuti 94 voli per un totale di ore 42.1, delle quali 31.22 rappresentate da volo veleggiato e 11.09 da volo a motore per traino. Gli alianti impiegati in questa attività sono stati 2 Uribel C (Rasini e Marietti), 1 Bergfalke (Baviera), 1 M 100 S (Acquaderni), 1 M 100 (Mangiafico), 1 Spatz (Turrini), 1 Skylark 3 (Ferrari). Tra i volovelisti intervenuti, sono stati notati anche Campari, Mela, Angiolini, Benfatti, Rinaldi, Cavazzoni, Marcheselli, Berti Ceroni, Barindelli, Cassamagnaghi; chiediamo venia per le involontarie omissioni.

Fra le autorità, è intervenuto il Gen. Nanini, che fu il primo Direttore della Scuola di Volo a Vela di Pavullo; con esso erano il Dr. Labanti, Presidente dell'Aero Club Bologna, ed il Col. Contoli. Questo ultimo, oltre a prodigarsi in svariate attività quali il pilotaggio del Piper per i traini, l'organizzazione logistica, il pronostico volovelistico, ecc., ha arricchito il programma dell'Avioraduno esibendosi in alcuni difficili esercizi ginnici, che hanno dimostrato di quale tempra siano i volovelisti della prima ora!

Nessun incidente è venuto a turbare il buon andamento dell'attività; un particolare ringraziamento meritano il Geom. Benedetti ed il Cav. Rubbiani dell'Associazione Pro Locc, che hanno fatto tutto il possibile per assicurare ospitalità ed assistenza ai partecipanti, nonché agli infaticabili Maestro Ronchi, Prof. Carlini e Maresciallo Marzoli, che hanno duramente lavorato per i recuperi e l'efficienza della linea di volo. L'esperienza del II Avioraduno Volovelistico è stata ancora una volta positiva, ed i responsabili del volo a vela bolognese intendono trarne profitto per organizzare sullo stesso campo, durante il mese di agosto, un soggiorno con finalità analoghe ma di maggiore durata.

AE. C. BOLOGNA

Makula vince il Campionato nazionale Polacco

Mentre andiamo in macchina apprendiamo che l'ex campione del mondo Makula ha vinto il Campionato Nazionale Polacco 1965. Secondo è il noto volovelista Kepka, classificatosi al terzo posto nella classe Standard ai recenti Campionati Mondiali. Nel prossimo numero pubblicheremo notizie dettagliate sullo svolgimento delle Gare Nazionali Polacche, alle quali hanno avuto la ventura di assistere i volovelisti varesini Giorgio Orsi e Guglielmo Giusti.

VOLO A VELA

PERIODICO DEI VOLOVELISTI ITALIANI N. 56



LUGLIO 1965