

VOLO A VELA

PERIODICO DEI VOLOVELISTI ITALIANI N. 71



NOV. - DIC. 1967



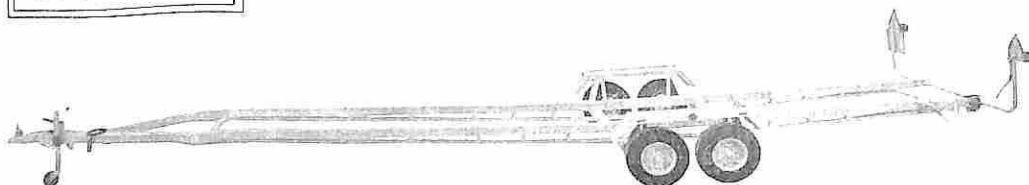


Casciago - Il Poggio Antico, sede del Centro Studi della Bassani S.p.A. - Qui nascono i prototipi degli apparecchi B.TICINO



RIMORCHI AUTO - PADOVA

via A. Da Bassano, 85 - tel. 56.211



RIMORCHIO mod. "ALIANTE"

Lunghezza totale m. 7,135 - Larghezza totale m. 1,770 - Larghezza utile m. 1,350
 - Peso a vuoto Kg. 250 - Portata Kg. 500 - Peso complessivo Kg. 750

VOLO A VELA



Periodico dei Volovelisti Italiani

N. 71 Nov.-Dic. 1967

a cura del

CENTRO STUDI DEL VOLO

A VELA ALPINO

Varese - Aeroporto « Paolo Contri »
Calcinatate 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
Gioacchino v. Kalckreuth
Nicola Vaccaro
Stefano Marietti

Corrispondenti:

Albonico Gino
Altieri Luigi
Balbis Cesare
Bassi Francesco
Della Chiesa Carlo
Ferrari Bruno
Galli Egidio
Gardenghi Aldo
Malaguti Maurizio
Masten H.
Pagnoni Natale
Pedotti Luca
Salvini Guido
Nannini Umberto
Serra Sandro
Spadoni Costante
Valerio Gualfredo
Wielgus Stanislaw
con la collaborazione di tutti i volovelisti

Sommario

- 2 Auguri in famiglia
- 3 Il X° Briefing « Due Torri »
— Il saluto di Bologna
— Porti pure i miei saluti
— La cronaca
- 11 I lavori della Commissione Nazionale per il Volo a Vela
- 14 Aviamilano — A-2 A-2J A-3 A-4
- 18 L'evoluzione della specie
— Lo spirito del volo a vela appartiene al passato?
— Contrasti
— Volo a Vela 1967
- 21 Km. 307,9 : 2h. 13' = 138,9 Km/h.
- 23 Quello che non c'è sui nostri libri o c'è poco o male
— Occhio al pericolo del gradiente vento
- 26 Gli « Alianti Morelli » e il Volo a Vela italiano
- 32 Il biposto diffonde il Volo a Vela
- 33 Notiziario
- 35 Volo a Vela nel Mondo
- 46 O.S.T.I.V.
- 47 F.A.I.
- 52 Vicoli Club
— Invidia e compassione
— Coi diruttori in mezzo alle nubi
— La coscienza del sig. Orsi
- 55 Calcinatate sera

In Copertina:

Un prototipo italiano: lo standard A-2 realizzato presso l'Aviamilano.

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).

AUGURI IN FAMIGLIA

Cari amici volovelisti,

Diciamo la verità: siamo quattro gatti, ci conosciamo tutti, potremmo farci gli auguri mandandoci reciprocamente cartoline illustrate, ma il fatto di potervi stampare su una rivista costituisce per noi e per voi un motivo di orgoglio, perchè significa sentirsi uniti in un unico intento, non più come famiglia, ma come fatto sociale, magari una banda, ma di pionieri!

Auguri dunque, ad ognuno di Voi, in una fitta rete da aeroporto ad aeroporto e, tutti insieme, auguri a tutti coloro che ci accompagnano ed assistono in alto ed in basso: auguri al dottor Palma, che speriamo di conoscere un giorno, auguri al generale Garretto, uomo nuovo delle nostre speranze, auguri a Nannini e Rovesti, senza i quali forse non esisterebbe il volo a vela, auguri a Morelli e Ciani e Sonzio, senza i quali non esisterebbero gli alianti italiani. Auguri ai trainatori, ai direttori di linea, agli specialisti che ci permettono di volare. Auguri agli abbonati nella speranza che ci conservino il loro appoggio. Auguri e ringraziamenti a tutti i corrispondenti e collaboratori il cui aiuto è indispensabile per fare della Rivista una cosa viva, centro di unione e di idee del volo a vela italiano.

IL X° BRIEFING «DUE TORRI»



Il saluto di Bologna

La decima edizione del Briefing ha avuto come « moderatore » Sandro Serra, che ha aperto i lavori del convegno rivolgendosi ai partecipanti il saluto ufficiale dell'Aero Club di Bologna a tutti i volovelisti italiani.

Amici volovelisti!

Prende ora inizio la decima edizione del Briefing «DUE TORRI». A nome del presidente dell'Aero Club di Bologna dottor Dante Labanti e del consiglio direttivo, sono delegato a porgervi un caldo benve-

nuto ed i fervidi voti perchè i nostri lavori siano produttivi e proficui. Il Briefing «Due Torri» è giunto alla sua decima edizione, senza sforzo con la identica vitalità voluta da chi lo ideò.

Questa forza immutata si è mantenuta per mezzo dell'esigenza sentita da tutti noi di riunirci almeno una volta all'anno per parlare dei problemi comuni, in ossequio al principio secondo cui una risoluzione si può ottenere solo quando si sia avuto un dibattito e si siano ascoltati i pareri dei diretti interessati. Il Briefing rimane quindi la più qualificata platea per l'esposizione e la trattazione di argomenti importanti quali sono quelli inerenti all'attività che svolgiamo.

Il nostro è uno sport, sport vero, intriso di serietà e perseveranza, che pur non vantando remote tradizioni alle quali richiamarsi, ha però in sé la cavalleria e la lealtà proprie di chi gareggia per affermazioni agonistiche personali o di gruppo; sentimenti comuni ad ogni sport sano. Sono solo poche decine di anni che in Italia si pratica il volo a vela e chi può vantare un'anzianità di dieci anni nella pratica di questa disciplina che non potrà mai essere confinata al solo ruolo di svago di fine settimana, è dunque da considerare un anziano conoscitore dell'ambiente. E il Briefing « Due Torri », confortato sempre da numerose presenze dei più qualificati rappresentanti del volo a vela, ha tale numero di anni di vita, un'età che lo può fare includere di diritto fra le tradizioni del volo senza motore in Italia.

In questa palestra si sono dibattuti i problemi più accesi che ci animano e sempre, tramite autorevoli interventi e aperte discussioni, si è trovata la soluzione ad essi o si è chiarita quale era la strada da seguire per giungere ai necessari temperamenti, quando la soluzione era preclusa alle nostre sole forze. Dal Briefing sono partite proposte ponderose, si sono levate voci chiarificatrici per i dirigenti, si sono volute critiche costruttive a decisioni autorevoli, si sono risolti problemi organizzativi che hanno portato a miglioramenti dai quali tutti abbiamo tratto vantaggio, si sono indicate nuove strade da percorrere ai responsabili interni o esterni. Tutti risultati che danno alla tradizione del nostro raduno una impronta di serietà e responsabilità difficilmente riscontrabili in altre assemblee aperte alla partecipazione di tutti i proseliti di uno stesso sport. Infatti anche in questa manifestazione accademica tanto utile, i volovelisti si sono sempre dimostrati amici fra loro, senza intralciare lavori che erano nati per essere costruttivi.

Nessun'altra attività affine alla nostra vanta un così sincero legame di unione fra gli uomini che la praticano. Sembrerebbe che tale vantaggio ci derivi dal fatto che in campo nazionale purtroppo non siamo moltissimi a praticare il Volo a Vela ed è quindi più semplice l'intesa; ma se anche fossimo dieci volte più numerosi di adesso, risultato che tutti ci prefiggiamo

di raggiungere, non mancherebbe ugualmente la coesione perchè a noi deriva dalla consapevolezza di essere partecipi di uno sport che richiede di essere profondamente vissuto, ma che è denso di soddisfazioni e soprattutto è meritevole al massimo grado di essere diffuso.

Occorre infatti che aumentino sempre più coloro che apprezzano tutta la bellezza e la poesia di un volo che è perfetto connubio tra l'estrema perfezione di una tecnica d'avanguardia e le profonde conoscenze e le qualità dell'uomo che ha a disposizione l'aliante, magnifica espressione di quella tecnica. E se qualche volta vi sono state polemiche, inevitabili data la grande parte di noi stessi che ognuno riserva al volo a vela, esse sono state presto dimenticate per far luogo alla fattiva azione costruttrice tesa al miglioramento di quanto era a nostra disposizione. Gli scopi per cui il Briefing fu ideato permangono validi a distanza di dieci anni. Essi sono: favorire l'incontro fra i volovelisti per una fruttifera conoscenza umana; trattare gli argomenti di attualità per cercare unanimi soluzioni; prospettate utili indicazioni da suggerire ai responsabili in campo nazionale. Nella periodica trattazione di questi tre punti, tanto ampi, è racchiusa tutta la pratica di uno sport, secondo una visuale franca ed aperta. Poteva però anche accadere che ci sviasse disperandoci in vaghe ed inutili dissertazioni. Le calde manifestazioni di consensi che anche questa decima edizione del Briefing ha avuto, ci dicono che non vi è stata dispersione, che gli scopi permangono validi e perseguibili, che i volovelisti cercano una palestra per incontrarsi e discutere del loro volo a vela. L'Aero Club di Bologna è onorato di avere offerto siffatta possibilità e di essere in grado di continuare ad offrirla. Il volo a vela è importante. Ad esso si guarda da più parti con interessi vari che vanno sempre aumentando.

Questo accade perchè il volo a vela persegue alte finalità ed ha dimostrato di avere in sé la carica per continuare a migliorare anche a dispetto delle difficoltà che gli si opporranno, così come ha superato quelle affrontate in passato. E la molla di questa spinta è data dagli uomini, quelli che riconoscono la necessità di incontrarsi per

concordare la comune attività futura, creando così una forza di coesione non facilmente disorientabile. In base a queste considerazioni, dall'Aero Club di Bologna, ospite consapevole dell'importanza di queste riunioni, viene l'invito a mantenere vivo lo spirito tanto chiaramente manifestato, di ampliare la nostra attività, di migliorarla, di ottenere maggiori consensi, di permettere a molti giovani di accostarsi alla pratica viva di uno sport che sa essere animatore profondo di una mentalità meritevole di essere conosciuta e divulgata come già da altri è stato fatto in altri Paesi. I giovani debbono avere i nostri riguardi; sono giovani coloro che hanno entusiasmo, elemento primo di uno sport, sport che si inizia con abnegazione e sacrificio e che alle volte è avaro di soddisfazioni pratiche, ma che è sempre pervaso dalla bellezza e dalla poesia del volo puro. E per essere giovani in questo senso ben poco peso ha l'età che l'uomo reca con sé dalla nascita, quando quest'uomo si è accostato ad un'attività che lo manterrà giovane, per l'entusiasmo e la ricerca del meglio che la pervade in tutte le sue manifestazioni. Per la decima volta quindi vi giunga l'augurio sincero di « buon lavoro »!

Porti pure i miei saluti

Il briefing delle « Due Torri » si è tenuto quest'anno in una data diversa dal solito, così com'era stato deciso durante l'ultima riunione di febbraio, nell'intento di avere tempestivamente un contatto con la Commissione consultiva che da poco ha cominciato a funzionare.

La riunione è stata molto interessante; gli argomenti portati alla ribalta sono stati svariati e tutti di scottante attualità.

I convenuti erano in numero alquanto inferiore al solito, forse in conseguenza appunto del cambiamento di stagione.

A febbraio siamo tutti in attesa di riprendere il volo e anche un raduno a tavola sembra che ci avvicini a quella data fatidica.

In novembre abbiamo appena finito ed a qualcuno sarà sembrato inutile stare a discutere troppo in anticipo di cose che ricominceranno ad avere importanza in primavera. Ma agli effetti di una indagine costruttiva sull'avvenire del nostro sport la data autunnale del Briefing è certamente più utile per aiutare chi di dovere ad anticipare quelli che saranno i programmi del prossimo anno.

Il Briefing si è svolto fin troppo pacificamente.

La Commissione consultiva ha dato un rendiconto del suo operato come si vedrà dalla relazione. Sembrava fiera dei successi ottenuti e delle speranze che sono nate dalla riunione tenutasi l'11 di settembre, in cui supreme Autorità hanno avuto la benevolenza di ascoltarci e ci hanno assicurato il loro interessamento. Nessun accenno alle difficoltà che la Commissione ha incontrato nel suo funzionamento, nessun accenno ai precedenti contrasti di cui i velovelisti avevano vagamente sentito parlare.

La Commissione ci ha comunque posto sul tavolo un fardello di speranze di fronte al quale non c'era che sostare in muto raccoglimento sperando che a tempo e luogo queste rose fioriscano.

Come Galli ha accennato all'inizio del suo intervento, i rapporti fra l'Aeroclub d'Italia e i velovelisti sono tuttora quelli che intercorrevano nell'800 fra i padroni di fabbrica ed i sindacati.

L'Aeroclub d'Italia a Bologna era assente, malgrado gli inviti ripetuti, così che tutte le discussioni e le istanze non avevano un interlocutore se non quelli che già sono i nostri rappresentanti, i quali fanno del loro meglio senza aspettarsi altro che l'ingratitudine e la critica alla « base ».

Il massimo riconoscimento che il Briefing è riuscito ad ottenere in alto loco è stato un « porti pure i miei saluti ». Meno male. Significa che il saluto non ce l'hanno tolto. O forse ce l'hanno restituito

Come sempre succede per i Briefing, la discussione si è volta con un po' di disordine perchè ogni oratore, sia che avesse un argomento che gli stava a cuore, sia che volesse fare un quadro generale, parlava per sè, senza che ci fosse un collegamento fra un intervento e l'altro.

Noi non possiamo quindi dare un resoconto cronologico ma cercheremo piuttosto di raggruppare per argomenti i vari discorsi e interventi che si sono alternati.

Pubblicità delle delibere e comunicati dell'Aeroclub d'Italia

Rasini lamenta che i comunicati e le circolari dell'Aeroclub d'Italia, mandati agli Aeroclub non sempre giungono tempestivamente a conoscenza degli sportivi perchè non tutti hanno agio e possibilità di frequentare assiduamente le sedi e prendere conoscenza direttamente delle comunicazioni.

Visto il piccolo numero degli sportivi volovelisti, Rasini propone che il bollettino dell'Aeroclub d'Italia venga stampato in un maggior numero di copie e venga mandato a tutti personalmente, disposto se occorre, a pagare le maggiori spese mediante un contributo che potrebbe essere versato assieme a quello della tessera FAI. Analogamente la Commissione sportiva potrebbe almeno una volta all'anno compilare un aggiornamento e pubblicare i record. Questo potrebbe far parte di un servizio di propaganda giornalistica che ora manca assolutamente. Poichè tutti i giornali dovrebbero ricevere le notizie relative alle prove che presentano un certo valore di prestigio, allo svolgimento dei campionati italiani, alle partecipazioni ai campionati mondiali e a quant'altro potrebbe essere oggetto di pubblico interesse.

Rivalutazione dei biposti

Giorgio Orsi ha anticipato la notizia che nell'ultima seduta della FAI si è discusso dei campionati del mondo del 1970 che probabilmente si svolgeranno nel Texas. È ancora allo studio la questione dei costi di trasporto degli alianti, specie per il viaggio di ritorno. Ma si spera che le difficoltà saranno superate.

Giorgio Orsi ha anche proposto, e pare che la FAI abbia accettato, di introdurre nei futuri campionati del mondo la categoria dei biposti. Cosa che avrebbe certo una grande importanza per incrementare lo studio e la costruzione di questo tipo di apparecchio.

I biposti sono molto importanti per permettere alla massa di passare dal livello del brevetto C a quello della competizione. Solo con contatti immediati e prolungati con i campioni, il pilota normale può migliorare rapidamente le sue prestazioni.

Si associano ai generali applausi per la iniziativa dei biposti: Riccardo Briigliadori e Zanetti. Il primo per suggerire che anche in Italia vengano tenute gare per biposti e il secondo per deprecare che la politica seguita dalle autorità per gli aiuti ai costruttori di alianti non preveda un aiuto particolare per i biposti, così che anche i prototipi che sono stati fatti in Italia non hanno mai avuto prospettive di vendita sufficienti a pagare le spese di impianto.

Anche l'Aviamilano da un paio d'anni ha in progetto i biposti, ma ne ha rinviato l'esecuzione per la sfiducia nelle possibilità del mercato.

Premio di acquisto agli alianti prodotti nel MEC

Il discorso di Zanetti che ha preso l'avvio dalla questione dei biposti è presto arrivato al punto dolente, riguardante le recenti decisioni dell'Aeroclub d'Italia di estendere il premio di acquisto, già riservato a tutti gli alianti italiani, anche agli alianti costruiti nel MEC.

È evidente che questo provvedimento per i costruttori degli alianti è stato un po' una pugnolata alla schiena, ma è anche evidente che gli sportivi non devono essere posti nella necessità, per usufruire del premio, di acquistare alianti ormai sorpassati, perchè in verità non ve ne sono sul mercato italiano, fra quelli che hanno volato, che possano competere con quelli della nuova generazione.

Sullo stesso argomento interviene l'ing. Sonzio il quale espone le ragioni di un altro grave handicap dell'industria italiana rispetto a quella straniera specialmente tedesca.

Le prove statiche dei prototipi sono in Italia completamente a carico della ditta costruttrice perchè non si è riusciti a trovare alcuna possibilità di collaborazione con le università, che nelle loro facoltà di ingegneria aeronautica avrebbero interesse a questi studi di aerodinamica e di materiali. Il solo costo delle prove statiche ripartite su un piccolo numero di apparecchi arriva a raddoppiarne il costo mentre in Germania, appunto per l'interesse che le Università pongono nel problema, queste prove si svolgono praticamente gratis con gran vantaggio per il progresso degli studi di tutta l'industria aeronautica.

Sullo stesso argomento Morelli ha detto: « Mi pare che di protezionismo economico non sia opportuno parlare se si vuole una Europa, almeno economicamente unita, però mi pare che, se prendiamo noi questa iniziativa di liberalizzare il mercato nell'ambito del MEC, attraverso questa forma di premi di costruzione, lo si dovrebbe fare quando Francia e Germania siano d'accordo di fare lo stesso nei confronti dei nostri alianti. Questo per non metterci in condizioni di svantaggio rispetto a loro, ma anche per una ragione tutta particolare e cioè che la nostra industria in questo campo, chiamiamola industria, è modestissima e fa degli sforzi e dei sacrifici notevoli.

Se c'è una Aviamilano che decide di costruire alianti, noi dobbiamo farle ponti d'oro. Non è un campo che può far diventare ricco qualcuno e d'altra parte abbiamo interesse a che si realizzi qualche cosa, se non vogliamo essere completamente assenti in questo campo, mentre una delibera di questo genere porta piuttosto a risultati opposti ».

A tutti ha poi risposto Vergani ricordando che esiste anche il premio ai progettisti che gli alianti stranieri non hanno. Cioè, gli alianti italiani prototipi, hanno un milione di premio come tutti gli alianti del MEC, più un milione e mezzo quale contributo per gli studi. Si può eventualmente ridimensionare queste cifre ma il concetto della Commissione è quello di aiutare le industrie italiane a nascere e anche di subordinare gli aiuti alla necessità che il prodotto sia equivalente a quello delle altre nazioni.

Attività della Commissione consultiva

Dalla lunghissima relazione di Galli stralciamo le notizie più importanti e che non sono contenute nel rapporto ufficiale della Commissione stessa pubblicato a parte.

L'Aeroclub di Alessandria ha chiesto aiuti per iniziare l'attività di scuola di volo a vela. Sembra che questi aiuti consistano nell'assegnazione di un L 5, e di almeno un Canguro (forse due).

Anche l'Aeroclub di Rieti ha chiesto materiale per avviare l'attività di scuola, e qui l'argomento è più vasto poichè interferisce anche con le attività del Centro sportivo nazionale. Se ne parlerà in seguito.

Contributi per gare

L'Aeroclub d'Italia ha accettato di attribuire a Bologna e Torino una parte dei fondi stanziati in bilancio per le gare. Praticamente il 10 % ciascuno, lasciando l'80 per cento a Rieti.

Assicurazione in corpo aliante

Verrà garantito come per il passato un contributo di lire 20 mila agli Aeroclub per l'assicurazione in corpo di ogni aliante. La Commissione ha suggerito di evitare burocrazie attribuendo il compenso in base alla copia fotostatica della polizza. Non si sa se la proposta sarà accettata.

Campionati mondiali

Le lettere ufficiali non sono ancora state

mandate ma Galli può anticipare la notizia che sono stati designati ufficialmente i seguenti piloti: Classe libera: Vergani-Orsi. Classe standard: Briigliadori L. e Perotti.

Altri quattro sono stati designati come riserva e parteciperanno probabilmente ai campionati come componenti delle squadre: Pronzati, Zoli, Manzoni e Bucceri. La scelta è stata praticamente fatta dalla Commissione consultiva avendo l'Aeroclub d'Italia convalidato senza discutere le proposte.

Quanto agli alianti è stato fatto un elenco delle macchine disponibili e che possono essere al momento prese in considerazione. Essi sono: tre Cirrus e un BS1B per la classe libera.

Un Libelle, uno standard Austria S, un Phoebus e un M 300 (forse due) per la classe standard.

Nel corso della discussione, Morelli ha suggerito di prendere in considerazione anche l'A2, soprattutto in una nuova versione che dovrebbe rendere la macchina più adatta alle competizioni, tanto più che l'A2 è in fase di esecuzione più avanzata dell'M 300 avendo già volato ed essendo già in fase di modifiche esecutive.

La partecipazione ai mondiali significa anche necessità di fondi.

Sono stati stanziati nove milioni sui 45,6 che fanno parte del bilancio per il volo a vela per il '68, tirando un po' la cinghia sulle altre spese.

Si spera di incontrare un certo mecenatismo che ha già funzionato, non fosse altro, per permettere ai piloti italiani di avere una serie di macchine progredite (e quindi assai costose) che forse neanche la squadra tedesca potrà uguagliare.

Questo per la prima volta nella storia dei campionati mondiali.

Attività generale

L'attività generale del volo a vela e in particolare del funzionamento del Centro è stata discussa, nella riunione dell'11 settembre presieduta dal gen. Garretto, sui seguenti punti:

1. Problema della formazione di nuovi piloti e nuovi istruttori.

2. Svolgimento di attività altamente qualificate nel campo sportivo e agonistico.
3. Situazione del Centro nazionale di volo a vela e suoi compiti.
4. Collegamento operativo fra il Centro militare ed il Centro Nazionale di volo a vela.
5. Volo a vela nel sud e nelle isole italiane.
6. Nuove regolamentazioni della navigazione aerea.

Punto di partenza della discussione è stata la relazione Morelli al Briefing dell'anno scorso.

Noi abbiamo bisogno di quattrini ma più che di questi abbiamo bisogno di una maggiore libertà di azione, di una maggiore rapidità burocratica connessa con la pratica del volo a vela e con la concessione dei brevetti. Di queste necessità Orsi si è già fatto portavoce al Consiglio Federale.

1. È stato constatato che la formazione delle scuole è abbastanza buona al nord e assolutamente deficiente al sud e nelle isole.

Per la formazione degli Istruttori si è convenuto di affidare a Scano, che attualmente è in forza al Ministero dei Trasporti, l'incarico di formulare un programma che dovrebbe poi essere sottoposto alla Commissione.

2. Il problema della visita medica. — Lo Ispettore generale dell'Aviazione Civile si è incaricato di avviare un'azione presso l'aeronautica militare per rendere più facile l'espletamento di questa formalità ed estendere il servizio delle visite mediche anche a città che ne sono sprovviste.

3. La questione della Commissione che deve presenziare alle prove del brevetto C. — È stato ridotto il tempo di veleggiamento necessario per ottenere il brevetto da 20 a 5 minuti in modo da poter svolgere queste prove anche in giornate che presentano deboli condizioni meteorologiche.

Tutte le pratiche relative ai brevetti verranno d'ora in poi inviati all'Ispettorato generale dell'aviazione civile direttamente dagli Aeroclub con copia all'Aeroclub di Italia.

Per quanto riguarda l'abilitazione al traino e cioè per il ritorno alla possibilità di fare effettuare i traini anche a piloti in possesso del solo secondo grado, è stato deciso un aggiornamento in modo che i competenti uffici dell'Ispettorato possano documentarsi sul problema dato che le nostre richieste sono in contrasto coi precedenti pareri degli esperti ufficiali.

È stato infine sollevato il problema del ritorno delle scuole in vicinanza dei grandi centri di Milano e Roma in contrasto con quella che è l'attuale tendenza a spingere il volo a vela fuori delle zone che costituiscono centro di traffico aereo.

Centro Nazionale di Volo a Vela

Le questioni relative non solo all'organizzazione ma alla essenza stessa e alla funzione che il Centro nazionale deve svolgere, ha occupato gran parte dei lavori della Commissione consultiva.

Una grossa fetta del bilancio dell'Aeroclub d'Italia, oltre il 40 % dei fondi destinati al volo a vela, è spesa per il Centro nazionale di Volo a Vela e gli sportivi hanno l'impressione che questi soldi siano spesi per scopi che non riguardano, se non in parte, lo sviluppo del nostro sport.

Occorre qui accennare al così detto « problema dei 30 punti », cioè di tutti quei giovani, specialmente romani, che vanno a Rieti a prendere il brevetto al solo scopo di guadagnare 30 punti nei concorsi per la ammissione ai vari corsi allievi ufficiali dell'Aeronautica compreso quello del ruolo servizi ecc.

Fatto il brevetto e vinto il concorso, non avendo una vera passione sportiva, abbandonano ogni attività, ragion per cui dal nostro punto di vista tutte le spese sostenute per facilitare il conseguimento del brevetto risultano completamente perse.

La Commissione ha proposto che il Centro nazionale di Rieti venga scaricato di tutti i compiti di istruzione dei militari e

di tutti quelli di scuola di primo periodo, in modo da poterlo far tornare allo scopo principale per cui fu creato, che è quello di addestrare i piloti già esperti per condurli ad un livello che consenta loro di compiere prove sportive di un certo impegno.

Per fare questo occorre limitare l'attività del Centro ai soli mesi estivi, fornire il Centro di Istruttori veramente qualificati, che si possono trovare anche all'estero, in Francia o in Polonia, con una spesa non troppo forte; occorre rifornire il Centro di apparecchi biposti e monoposti di alta qualità e infine organizzare dei corsi della durata di venti giorni a cui possano accedere i piloti esperti già in possesso, ad esempio, del « C d'argento » e di un certo numero di ore.

Queste sono naturalmente solo proposte. Esse sono forse troppo rivoluzionarie perché si possa dire fin d'ora se avranno possibilità di andare in porto.

Trasporti su strada

Morelli, a nome dei volovelisti torinesi, ha richiamato l'attenzione della Commissione sul problema dei rimorchi su strada. Come sappiamo ve ne sono moltissimi che sono fuori delle regole del codice. Adesso che abbiamo un amico che ci dà man forte con un incarico ufficiale a Civiltavia poichè l'Ispettorato generale della motorizzazione è sotto la stessa insegna del Ministero dei trasporti, possiamo cercare di riprendere l'argomento dimostrando che i nostri rimorchi, anche se sono tanto lunghi e hanno delle sporgenze tanto vistose, sulla strada vanno benissimo e intralciano il traffico molto meno degli autotreni.

La Scuola col Motoalante

Durante il Briefing è stata ascoltata con molto interesse una relazione di Riccardo Brigliadori sull'attuazione della scuola di brevetto C, impostata esclusivamente sull'uso del motoalante. Questa relazione sarà oggetto di un articolo che rimandiamo al prossimo numero.

Nannini

Non avevo alcuna intenzione di parlare, ma gli interessanti argomenti mi hanno un pochino fatto cambiare parere. Effettivamente è stata una riunione molto proficua e produttiva questa, non sta a me dirlo perchè non ho alcun titolo, però come ascoltatore critico posso dire che è stata una edizione del Briefing questa decima, a cui io sono fel'cissimo di avere partecipato, come a tutte le precedenti; speriamo che alla trentesima edizione ci sia altrettanto vigore polemico in tutti voi come c'è stato oggi.

Tra i problemi dibattuti oggi, alcuni mi hanno veramente colpito per la loro importanza e anche per le conseguenze che possono avere a favore di tutto il nostro movimento.

Io mi sono segnato, così a caso, quello dei giovani e dei brevetti: è un problema effettivamente molto importante e fondamentale perchè i nuovi brevetti costituiscono la base di una piramide che si restringe rapidamente.

Io mi devo augurare che si faccia tutto il possibile perchè questa piramide s'allarghi di più.

Ma il problema dei giovani non investe soltanto le nostre deboli forze e le nostre modeste capacità, investe un problema a carattere nazionale.

Il problema può e deve essere affrontato, è importante che lo sia, nel quadro di quella espressione « formazione aeronautica della gioventù » che è rimasta il primo scopo della costituzione sociale dell'Aeroclub d'Italia e che è rimasta lettera morta.

Altra notizia che devo dare è che in questi giorni ha ripreso l'attività, dai primi d'autunno, la Commissione Interministeriale per il regolamento di Navigazione Aerea.

Questa Commissione deve lavorare in stranisime condizioni: intanto sono dieci anni che lavora, ne sono già morti due Presidenti, sono scaduti i termini dei decreti che avevano nominato le commissioni e dopo soltanto... 14 mesi dalla formazione dell'ultima commissione (con nomina del presidente, che sta facendo gli scongiuri) il decreto è stato perfezionato dal Ministero del Tesoro. Con questa rapidità vi potete immaginare che cosa succede.

Però io ho fatto parte della Commissione in qualità di esperto e credo che questo

possa essere un piccolo vantaggio per certi problemi che riguardano direttamente il Volo a Vela e quindi voi. Debbo dirvi che attraverso le riunioni a cui ho partecipato, ho trovato molta buona volontà di sbrigare il lavoro, che è enorme.

Ed ora un'altra questione: i premi dei brevetti Volo a Vela sono fermi da molti anni, da troppi. Si può dire che da quando la mia Commissione, quella che è nata nel '55 li ha instaurati, essi hanno avuto una rettifica di poche lire. Mentre invece quelli del volo a motore sono stati notevolmente ampliati.

Ora, bisognerà cercare naturalmente di aumentare anche i nostri premi, ma per questo occorre aumentare il bilancio. Se le entrate sono irremovibili sui 45 milioni, sta alla commissione sapersi giostrare, cercare di quadrare questa situazione così complicata, soddisfare cioè tutte le esigenze per ottenere maggiori sussidi proprio perchè bisogna aumentare i prezzi di brevetto in quanto, se erano validi; ma sino a che avranno fiato dovranno 10 anni fa, non lo sono più oggi.

Basterebbe un piccolo aggiornamento e così vale anche per il premio degli alianti.

Per i motoalianti mi felicito molto con le esperienze fatte e credo che effettivamente la cosa debba essere molto curata non soltanto per i grandissimi vantaggi che ho indicato e che ho intravisto da anni.

Non mi sono ancora reso conto delle vere ragioni per cui il motoaliente non si è ancora affermato di più. Ho sentito parlare di campionati del mondo, ma per ora mi limiterei al volo a vela scolastico.

I lavori del X° Briefing si sono chiusi con una relazione di Walter Vergani sulla più recente produzione tedesca di alianti. Anche questo argomento verrà ampiamente illustrato nel nostro prossimo numero.

I LAVORI DELLA COMMISSIONE NAZIONALE PER IL VOLO A VELA

Premessa

Da quasi un anno la Commissione Permanente per il Volo a Vela, costituita in ossequio all'art. 32 del nuovo Statuto dell'Aeroclub d'Italia, esplica le funzioni di Organo rappresentativo dei volovelisti italiani, con potere consultivo nei riguardi del Consiglio Federale.

Durante le riunioni si è sempre tenuto presente la necessità di divulgare gli argomenti trattati, anche per aderire alle richieste pervenute.

Non si sono pubblicati resoconti costanti, perchè spesso venivano trattati problemi la cui soluzione era portata a conoscenza dei volovelisti mediante le successive circolari dell'Aeroclub d'Italia. In altre occasioni una doverosa riservatezza, data la mancanza di potere esecutivo della Commissione, imponeva di attendere la definitiva ratifica delle proposte da parte degli organi competenti.

Ora che è trascorso un periodo di tempo che è servito a coordinare il lavoro previsto dallo Statuto e a permettere alla Commissione di agire realmente secondo le sue attribuzioni, si è ravvisata l'utilità d'informare i volovelisti circa il lavoro compiuto anche in concomitanza con la decisiva svolta cui la nostra attività si approssima, resa possibile dal contegno responsabile dei rappresentanti del Ministero dei Trasporti e dell'Aviazione Civile che, con valide e concrete iniziative, hanno dimostrato di interessarsi costruttivamente ai nostri problemi attuali, troppo spesso ignorati o laconicamente liquidati per il passato.

La Commissione permanente per il Volo a Vela per successive trasformazioni è ora composta dal Presidente Egidio Galli e dai quattro membri: Agostino Bucceri, Sandro Serra, Paolo Urbani e Walter Vergani. Consigliere Federale in seno al Consiglio dell'Aeroclub d'Italia è Giorgio Orsi.

Il lavoro svolto fino al giorno 10 settembre 1967 si può schematizzare nei seguenti punti:

- a) nomina del rappresentante della nostra specialità in seno alla Commissione Sportiva Centrale, nella persona dell'ing. Michele Paglia;
- b) difesa dell'integrità della flotta volovelistica;
- c) impostazione di un programma per lo sviluppo del Volo a Vela nei prossimi quattro anni;
- d) provvidenze dell'Aeroclub d'Italia per il Volo a Vela nel 1967;
- e) regolamentazione per la scelta dei piloti e degli alianti per i campionati mondiali del 1968;
- f) proposte per l'incremento e lo sviluppo della flotta nazionale;
- g) proposta di contributo per l'acquisto di stazioni radio-elettriche di bordo;
- h) modifiche al regolamento del campionato italiano e agevolazioni per i concorrenti;
- i) esame della situazione del Centro Nazionale di Volo a Vela.

Questa enumerazione laconica degli argomenti si rende necessaria per lasciare il massimo risalto alla riunione che l'Ispettorato Generale dell'Aviazione Civile ha indetto a Roma l'11 settembre 1967. Sotto la presidenza del generale Garretto, presente il Direttore del Centro Nazionale di Volo a Vela, un Rappresentante dello Stato Maggiore dell'Aeronautica, uno della Direzione Aeroporti Civili, il Segretario Generale dell'Aeroclub d'Italia, il Capo Ufficio Brevetti, due ispettori di volo, il Consigliere Federale e la Commissione Permanente, si è dibattuto un ordine del giorno che abbracciava quasi tutto l'arco della nostra attività.

Lo snellimento burocratico ha occupato il primo posto. Ci è stato fatto osservare che sempre i funzionari fanno quanto è possibile per non ritardare le pratiche. Si è giunti alla conclusione che importanti mutamenti verranno adottati, in senso sostanziale ma più ancora in senso formale, in quanto questo si era andato aggravando di appesantimenti spesso non indispensabili. Si è poi deciso di codificare le norme d'istruzione degli allievi piloti e degli allievi istruttori al fine di perseguire la massima serietà nelle scuole e uniformità di risultati.

A tale scopo l'argomento sarà ripreso sulla base di un testo approntato dall'ispettore di volo per il Volo a Vela.

Le grandi città quali Roma e Milano che potrebbero contribuire con un grande gettito di allievi piloti avranno l'interessamento del Ministero perchè si possano ripristinare le scuole di pilotaggio negli aeroporti periferici, sia pure con le necessarie limitazioni.

Si cercherà poi di standardizzare l'uso e l'acquisto delle stazioni radioelettriche di bordo bandendo un concorso nazionale al fine di scegliere l'apparato rispondente alle caratteristiche richieste dalle norme del R.A.I., apparato per il quale sarà concesso il contributo per la spesa di acquisto. Dovrà essere elaborata, a cura del Ministero, una bozza delle regole della circolazione aerea degli aerei, ora mancante, tale che da un lato metta al sicuro gli enti preposti al traffico delle tante temute invasioni e che d'altro canto chiarifichi ai volovelisti le limitazioni, i temperamenti o i divieti.

Anche questo argomento sarà ripreso di concerto con la Commissione Permanente. A questo punto della discussione, che pure aveva già toccato tanti problemi importanti, si è venuti a parlare del Centro Nazionale di Volo a Vela e della propaganda del nostro sport nel centro-sud e nelle isole.

La Commissione, richiesta di un parere, ha constatato una netta divisione geografica nel Volo a Vela. Al nord l'attività è buona e le scuole brevettono un numero soddisfacente di neofiti mentre per il resto ben poca attività è rivolta al Volo a Vela, se si esclude Rieti. La Commissione ha chiesto quindi che lo Stato Maggiore dell'aeronautica prenda in esame la pos-

sibilità di usare il materiale già esistente nel centro militare di Rieti per propagandare il Volo a Vela nel sud e per eseguire corsi di pilotaggio anche a civili. A tale scopo si è ricordato che la mancanza di cultura aeronautica in Italia perdura anche dopo i molti tentativi di divulgazione del volo a motore, mentre il Volo a Vela crea veri appassionati ed entusiasti che potrebbero in seguito ingrossare le file dei piloti professionisti, tanto necessari per le molteplici esigenze nazionali. Il rappresentante dello Stato Maggiore si è naturalmente riservato di trattare questo argomento dopo un approfondito esame di quanto proposto. Qualunque parere esprima lo Stato Maggiore, si è però ribadito che il Centro Nazionale di Volo a Vela deve essere separato dalla scuola di primo periodo per riprendere la funzione per cui è nato e che ha espletato per vari anni; il Centro deve essere una scuola di alta qualificazione per piloti già in possesso di una certa esperienza, scuola che possa permettere un miglioramento della base dei volovelisti in senso sportivo, per portare l'Italia alla pari dei Paesi più progrediti nella pratica di questo sport. Non più attività di tutto un anno con conseguenti spese inutili del periodo invernale, ma limitate al periodo estivo, con il ben preciso indirizzo di insegnare a compiere grandi distanze ad alte velocità secondo il concetto moderno. Questo piano permetterà una riduzione notevole di spese e una migliore utilizzazione dei fondi a disposizione, oltre ad adempiere ad una necessità ora trascurata.

Il parere della Commissione è terminato con l'esortazione di mantenere il più possibile libero l'aeroporto di Rieti da quelle attività che possono essere svolte anche altrove e che in quella base verrebbero attuate a detrimento del Volo a Vela che ha avuto in Pavullo la culla e che a Rieti ha trovato un'accogliente e stabile dimora. Siamo stati ascoltati con interesse, ci hanno chiesto chiarimenti, non ci hanno mai opposto ostacoli insormontabili, nè sostanziali nè procedurali.

La riunione si è conclusa con l'impegno di riprendere questo interessantissimo discorso non appena in possesso del materiale e dei pareri necessari.

Si è avuta la netta impressione di avere gettato le basi di un proficuo lavoro, cir-

condati da un ambiente altamente qualificato ed attento, che è parso soddisfatto del passo intrapreso via via che si chiarivano le prospettive future.

La conclusione può essere una sola dopo questa prima presa di contatto: il Presidente della Commissione Permanente in apertura di seduta ha ringraziato il generale Garretto perchè dopo più di venti anni per la prima volta si è promosso un incontro diretto fra i dirigenti responsabili e i praticanti il nostro sport; da queste pagine, la Commissione, consapevole di interpretare il parere concorde di tutti i volovelisti italiani, vuole che il ringraziamento sia riportato pubblicamente, fidando che un così benevolo avvio porti alla conseguenza tanto attesa di potenziare e qualificare uno sport che è disciplina di serietà e di perseveranza.

Siamo stati ascoltati e lo saremo ancora. Ci auguriamo di essere sempre ricevuti da un consenso tanto seriamente inteso a giungere a quel risultato che si pone ormai come improrogabile, per non perdere il contatto con il progresso e con l'evoluzione che caratterizzano il nostro tempo.

Il relatore della Commissione Permanente per il volo a vela.

2ª parte: Proposte per il centro nazionale

Allo studio della Commissione è un progetto che, nel quadro del problema della diffusione del volo a vela in Italia, riguarda le funzioni e la struttura del C.N.V.V. Poichè gli obiettivi sono la propaganda presso i giovani, la loro istruzione basilica e la loro trasformazione in sportivi entusiasti che rappresentino oltrechè il necessario rincalzo sportivo anche una grande forza propagandistica e catalizzatrice di nuove iniziative periferiche, il problema allo studio si articolerebbe sui seguenti punti:

1 - Liberazione del C.N.V.V. dall'impegno didattico basilico (allievi piloti, allievi istruttori, reintegri, abilitazioni) e da quello relativo ai servizi necessari allo svolgimento della gara di Rieti. Tutto questo potrebbe essere demandato all'Aeronautica Militare,

che è già stata interessata, od all'Aero Club di Rieti nel seno del quale è stata recentemente costituita una sezione di Volo a Vela. La prima soluzione, qualora venisse l'adesione dell'A.M., sarebbe la più economica; la seconda, oltre all'assegnazione del materiale necessario, dovrebbe prevedere un contributo di gestione a favore dell'Ae. C. di Rieti in misura di L. 2.000 per ogni ora di volo aliante, fino a un massimo di 2.000 ore annuali e con un impegno quindi massimo di quattro milioni per anno.

2 - Controllo delle tariffe di volo e traino della sezione volovelistica dell'Aero Club di Rieti ed aumento dei premi di brevetto.

3 - Sviluppo delle altre attività del Centro Nazionale e precisamente:

a) Propaganda invernale: un programma intenso di conferenze divulgative che verrebbe realizzato da Plinio Rovesti presso scuole, centri culturali, ricreativi e sportivi della penisola, con precedenza alle località prossime a già esistenti centri volovelistici e quindi anche a Rieti e città del Centro. Tale programma, ove potesse essere reperibile altro personale qualificato da porre alle dipendenze od a fianco di Rovesti, potrebbe essere ampliato.

b) Perfezionamento tecnico e sportivo. L'attività estiva del C.N.V.V. dovrebbe essere impostata su corsi di voli di distanza e quota sotto la direzione di Rovesti e con il concorso di almeno due istruttori di alta performance (per ora stranieri) che con quattro biposti potrebbero perfezionare in senso sportivo almeno 32 volovelisti all'anno, divisi in due per istruttore in corsi quindicinali.

Il costo dell'intero progetto, comprensivo di contributo all'Aero Club di Rieti, costi traini C.N.V.V. e gara Rieti, trasferite invernali, adeguato materiale propagandistico, gestione materiale di volo del C.N.V.V., stipendi personale e costi istruttori da performance dovrebbe essere contenuto entro i 15 milioni.

*W. Vergani
a nome della Commissione*

N.d.R. - Chi desidera mettersi in contatto con la Commissione Consultiva del Volo a Vela dell'Aero Club d'Italia, può anche scrivere direttamente al Presidente della stessa: Rag. Egidio Galli - Via San Giorgio - Lurago d'Erba (CO) - C.A.P. 22040.

AVIAMILANO

A-2 A-2J A-3 A-4

Le esigenze del mercato volovelistico mondiale sono attualmente molto varie e talora contrastanti e nessun aliante esistente riesce a soddisfarle. Tuttavia l'unico punto sul quale tutti i volovelisti concordano è la necessità di una macchina di alte caratteristiche.

Gli alianti esistenti che soddisfano questa esigenza si possono dividere in due classi:

1) Alianti veleggiatori che sacrificano alle massime prestazioni ottenibili con la tecnica più d'avanguardia ogni altro pregio: il costo, la semplicità costruttiva e di riparazione, la maneggevolezza e la facilità di pilotaggio, la robustezza e talora i criteri stessi di sicurezza.

Sono le cosiddette « orchidee », destinate a gare e appannaggio di alcuni campioni internazionali.

2) Alianti veleggiatori di caratteristiche meno spinte ma che riassumono quasi tutti gli altri pregi sacrificati nella classe precedente. Essi, oltre ad avere un ragionevole prezzo, possono essere usati da piloti con preparazione media o scarsa e in tutte le condizioni meteorologiche, con una vita media di circa otto anni.

Le loro prestazioni rientrano nelle seguenti: efficienza massima circa 35, discesa minima prossima a 0.6 m/s e, alla velocità di 150 Km/h, di circa 2 m/s.

Questa seconda categoria di alianti è la più richiesta dal mercato e soprattutto lo sarà nel futuro con l'augurabile ampliamento della famiglia dei volovelisti.

La progettazione di una simile macchina è un problema complesso e talora superiore a quelli che si devono affrontare nella realizzazione delle cosiddette « orchidee ».

Inoltre solo una costruzione di serie, che si avvalga di una tecnica progredita sia per il progetto che per la realizzazione, può portare a dei risultati soddisfacenti e giustificare il necessario e oneroso impegno.

L'Aviamilano, appoggiandosi ad un gruppo di progettisti, il Centro Studi in Costruzioni Aeronautiche, e basandosi su questi concetti, ha sviluppato e realizzato una intera famiglia di alianti tale da soddisfare tutta la gamma delle esigenze del mercato. Essa ha impostato questo programma nel modo più moderno e razionale, prevedendo sin dall'inizio la necessità di impiegare per i vari modelli le medesime attrezzature di approntamento e di montaggio e quindi i medesimi particolari costruttivi. Questa soluzione permette la completa intercambiabilità e sostituzione di interi elementi strutturali.

Questo programma comprende un aliante monoposto rigorosamente di classe « standard » siglato A-2, che è pari o superiore nelle sue prestazioni ai concorrenti più temibili sul mercato; un aliante di classe libera siglato A-3 in tutto simile strutturalmente al precedente ma con apertura alare di 17 m. e con caratteristiche di volo ben superiori; infine, come novità assoluta, un motoaliante con propulsione a reazione siglato A-2J. Questo ultimo è destinato a riassumere quanto desiderato dagli sportivi del volo in tutto il mondo e realizzare un antico sogno che ha appassionato intere generazioni di piloti.

Esiste inoltre in fase di studio avanzato un aliante biposto di elevatissime caratteristiche siglato A-4. Esso prevede l'impiego del 50 % dei particolari costruttivi e relative attrezzature dei predecessori.

Merita particolare attenzione l'A-2J che

rappresenta un traguardo non ancora raggiunto e capace [di sconvolgere ogni concezione tradizionale ed aprire nuove prospettive entusiasmanti.

Molti sono i fattori che condizioneranno il suo successo commerciale e sportivo. Derivato dal monoposto A-2, già predisposto per accogliere il motore a getto, esso offre le caratteristiche di un aliante da performance con propulsione a reazione.

Decolla su strisce erbose normalmente insufficienti per un traino tradizionale, senza la complicata e costosa organizzazione a terra oggi necessaria. Su qualsiasi piccolo aeroporto il pilota con un solo aiuto può fare in ogni momento del volo a vela. A picco regime di motore sale velocemente e raggiunge in qualche minuto quote elevate. Esso consente al pilota esigente di cercare anche a notevole distanza dall'aeroporto di base le condizioni più favorevoli.

Proseguendo nella salita si possono raggiungere e agganciare fenomeni dinamici d'alta quota, là dove il traino tradizionale diventa impotente o estremamente lento, costoso e pericoloso.

Il pericolo dell'atterraggio fuori campo scompare; riacceso il motore in volo si raggiungono zone più favorevoli o l'aeroporto più vicino. Fondamentale economia del motoaliante questa, che rende inutile il costoso carrello da traino indispensabile nei recuperi per le macchine tradizionali.

La sua autosufficienza, la fondamentale economia operativa superiore addirittura ai sistemi tradizionali, la sua versatilità, offrono al pilota e non solo al volovelista la possibilità di scoprire e dominare il mondo sconosciuto ed entusiasmante che nasce dalla fusione del Volo a Vela con quello a Reazione.

Progetto aerodinamico

L'impiego del velivolo condiziona direttamente il progetto aerodinamico. Si sono analizzati i voli sportivi e di performance che prevalentemente la macchina dovrà effettuare. Essi consistono in prove di velocità pura e di distanza. La prestazione globale di un aliante di alte carat-

teristiche può essere valutata in termini di velocità media su un certo percorso e con alcune situazioni meteo tipizzate (deboli, medie e forti). Ne consegue un rapporto di planata ottimo alle alte velocità ed una velocità di discesa in termica sufficientemente piccola.

Il problema si presenta particolarmente difficile trattandosi di un aliante o meglio di una famiglia di alianti con un carico che varia dai 65 ai 180 Kg a seconda delle edizioni e distribuito tra pilota, equipaggiamenti vari, turbogetto ed un quantitativo standard di 40 Kg di combustibile. È stato scelto perciò un moderato carico alare (tra 23 e 26 Kg/mq) per l'aliante puro e di 32 Kg/mq per il motoaliante. L'ala ad elevato allungamento è a pianta trapezio-rettangolare, buon compromesso tra distribuzione di portanza e semplicità costruttiva. Sono stati scelti profili laminari FX-61 Wortmann che permettono un ottimo rendimento alle alte e alle basse velocità per l'intera gamma di carichi considerati, mantenendo una buona controllabilità allo stallo. Stabilità e controllabilità sono assicurati dall'impennaggio orizzontale tutto mobile dotato di servotab. I direttori di notevole efficacia sono di nuova concezione ed ampiamente sperimentati in galleria aerodinamica.



Caratteristiche A-2

PESI

Peso a vuoto	210 Kg.
Carico utile massimo	100 Kg.
Peso massimo	310 Kg.

DIMENSIONI

Apertura alare	15 m.
Superficie alare	11,85 m ² .
Allungamento	19
Carico alare normale	24 Kg/m ² .
Lunghezza f. t.	7,04 m.

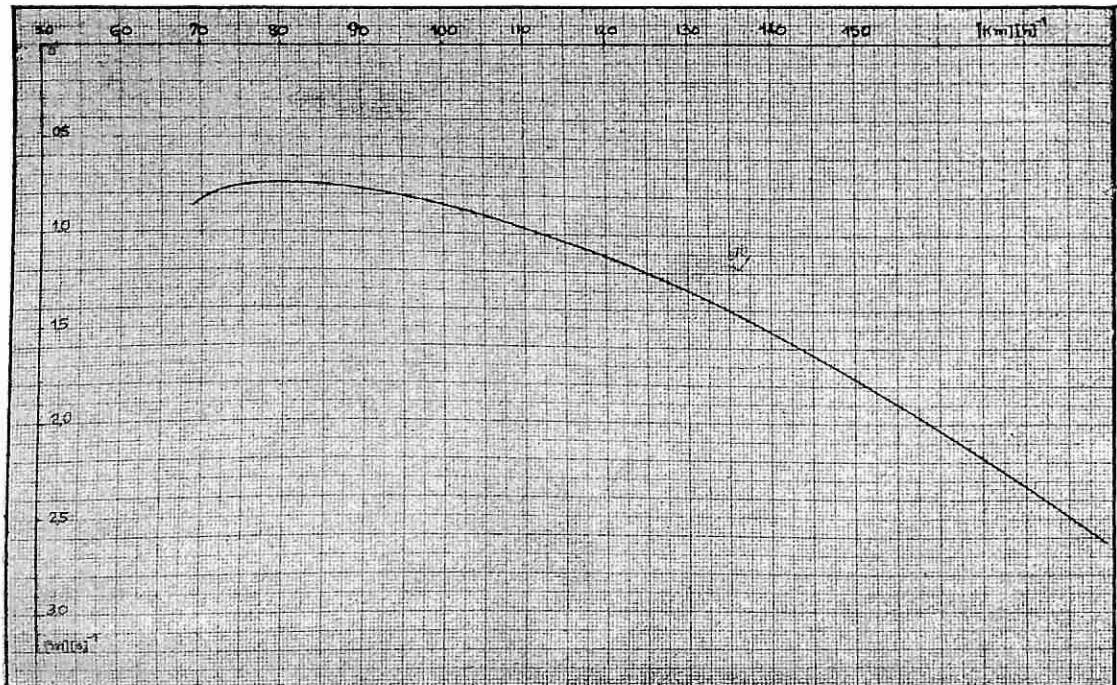
CONDIZIONI DI CARICO

Coefficiente di contingenza	6
Coefficiente di robustezza	9
Velocità max. in affondata	260 Km/h
Norme	BCAR sez. « E »

PERFORMANCE

Efficienza max.	34 a 89 Km/h
Discesa min.	0.62 m/s a 66 Km/h
Velocità di stallo	60 Km/h

A-2J - Polare della velocità



Caratteristiche con turboreattore BMW 8026 A-2J

Peso al decollo	380 Kg.
Carburante	40 Kg.
Carico alare corrispondente	32 Kg/m ² .
Velocità di salita max. H=0	3,3 m/sec. a 160 Km/h
Velocità di crociera economica	260 Km/h.
Tangenza alla quota di spegnimento del motore	8000 m.
Decollo su prato mal livellato con superamento di ostacolo di 15 m (senza post-combustione)	550 m.

ALIANTE CORRISPONDENTE

Velocità di stallo	70 Km/h
Efficienza massima	34 a 100 Km/h.
Discesa minima	0,75 m/sec. a 78 Km/h.
Discesa a 150 Km/h	1,70 m/sec.

DIMENSIONI

Apertura alare	15 m
Superficie alare	11,85 m ²
Allungamento	19
Lunghezza f. t.	7,04 m

CONDIZIONI DI CARICO

Coefficiente di contingenza	5
Coefficiente di robustezza	7,5

Aliante veleggiatore di classe « libera » C.S.C.A. A-3

CARATTERISTICHE

PESI

Peso a vuoto	220 Kg.
Carico utile	120 Kg.
Peso massimo	340 Kg.

DIMENSIONI

Apertura alare	17 m
Superficie alare	13,7 m ²
Allungamento	21
Lunghezza f.t.	7,04 m
Carico alare	24 Kg/m ²

CONDIZIONI DI CARICO

Coefficiente di contingenza	5
Coefficiente di sicurezza	1,5
Velocità max. in affondata	260 Km/h
Norme	BCAR

L'EVOLUZIONE DELLA SPECIE

Lo spirito del volo a vela appartiene al passato?

*Traduzione di Selene Maltini,
da Aero Revue*

Dai suoi inizi fino verso il 1950, il volo a vela è sempre stato così strettamente legato allo spirito d'équipe, che tutti li hanno sempre avvicinati, considerandolo un matrimonio di convenienza se non d'amore.

Ai nostri giorni si è creata invece la tendenza a considerare il volo a vela uno sport individuale, e in ogni caso lo spirito di équipe non è più considerato un imperativo.

Il significato di questo concetto è mutato con l'evoluzione della vita e soprattutto della tecnica, causando una certa confusione. Non è raro che si confonda cameratismo con spirito d'équipe, ma perchè il volo a vela conservi il posto che deve avere nell'aviazione e nello sport, è assolutamente necessario che lo spirito di équipe sia gelosamente mantenuto, che conservi tutto il suo significato e ispiri ogni decisione. Piuttosto che restringerlo, il volo a vela moderno ha allargato il significato di spirito di équipe. Perchè e in che senso?

Il volo a vela deve la vita o per lo meno il suo sviluppo all'entusiasmo comune e allo spirito sportivo dei suoi promotori. Quando un aliante dell'epoca, uccello maldestro, si alzava faticosamente dal suolo per poi ripiombarvi violentemente, spesso sfigurato, era stata necessaria la fatica di molti amici per farlo sollevare dal suolo. Insieme preparavano pazientemente il decollo tendendo a mano il cavo elastico, e quanti Zoeglings facevano più di qualche decollo senza rotture?

La banda passava delle intere settimane ad aggiustare il gigante che aveva spesso costruito con le sue stesse mani. Lo spirito

di équipe si imponeva da solo « per necessità »: il volovelista desideroso di vivere le emozioni intense di qualche secondo di volo — a volte, oh meraviglia, di qualche minuto — doveva esserne impregnato.

Da questi tempi eroici — non troppo lontani da noi — la tecnica ha rivoluzionato il volo a vela, dandogli delle possibilità di cui non si conoscono ancora i limiti. La qualità degli alianti, il materiale accessorio (strumenti, installazione di ossigeno, radio, ecc.), il progresso delle scienze annesse hanno aperto dei nuovi orizzonti capaci di entusiasmare l'uomo, e soprattutto il giovane, moderno.

Se il pilota del 1920 era appassionato dalla novità, e se i rischi e le nuove emozioni di qualche secondo di volo e la prospettiva di poterli prolungare mantenevano il suo interesse, il volo a vela di oggi, praticato pienamente, attira per altri motivi altrettanto affascinanti.

Il pilota moderno mette a profitto le sue numerose conoscenze, calcola le sue possibilità e i suoi rischi per superare continuamente i suoi stessi record. Vola nelle nuvole, supera altezze di più di 10.000 metri con i suoi soli mezzi, attraversa distanze enormi, ma come i suoi precursori avevano bisogno di una squadra per restare in aria cinque minuti, anche lui non può farne a meno.

Perchè la sua conoscenza dell'aria l'acquista con l'équipe. Ha bisogno di un'équipe che lo venga a cercare dopo un volo di 50, 100, 300 km. o più. È lei che aggiusta e mantiene in efficienza gli alianti. È lei che gli permette di affinare la sua tecnica con dei corsi e uno scambio siste-

matico di esperienze. Ma è anche l'équipe che gli permette di volare a dei prezzi possibili, perchè angoli di planata che fanno sognare, strumenti multipli e perfetti, ossigeno, radio, carrelli, automobili, rimorchiatori, sono materiali che costano cari.

L'entusiasmo del gruppo trova numerose possibilità di aumentare le risorse finanziarie, senza le quali il prezzo delle ore di volo rischierebbe di frenare lo slancio del giovane pilota. Certo lo spirito di équipe richiede dei sacrifici. Ma questi sacrifici « ... si arriva ad amarli quasi quanto i migliori momenti del volo, perchè sappiamo che il giorno che non esisteranno più, il giorno che pagheremo gli impiegati per tirare fuori gli alianti dall'hangar, per fare una piccola riparazione o un recupero, quel giorno finirà la grandezza del volo a vela ».

Il significato moderno di équipe va molto più lontano che nel passato ed esce dall'ambiente del club per estendersi ad una collaborazione tra centri. Esiste un vasto campo d'azione ancora inesplorato. Un avvicinamento di questo genere aprirebbe dei nuovi orizzonti interessanti per tutti i volovelisti, e ritorneremo su questo argomento per mostrare quali potrebbero essere i punti di collaborazione. Siamo persuasi che in futuro si farà molta strada in questa direzione. Ne è la prova il successo ottenuto dall'autore di un questionario destinato allo studio delle condizioni di volo in Svizzera, con lo scopo di promuovere una collaborazione tra Clubs. Più di tre quarti dei questionari sono stati restituiti compilati ed altri arriveranno tra poco. Inoltre è incoraggiante constatare che fino ad ora la maggioranza si è dichiarata pronta a studiare il modo di promuovere lo scambio di piloti tra i gruppi: è questa una manifestazione dello spirito di équipe su un piano collettivo. Il volo a vela moderno, con i suoi innumerevoli tesori, le sue gioie, le sue intense emozioni, implica un continuo superarsi e corrisponde perfettamente alle aspirazioni della gioventù moderna. Ma è più che mai uno sport in cui solo un solido spirito di équipe in seno ai gruppi e tra Clubs permetterà di sfruttare tutte le ricchezze e le risorse che racchiude.

A. Gebriger

Contrasti di Robert Habib

*Traduzione di Costanza Giusti,
da Aviasport*

Ci fu un'epoca gioconda e felice nella quale il prototipo del volovelista consisteva nella riunione di un insieme di caratteristiche ben determinate, miranti, sul piano sociale, ad una specie di pittoresco spauracchio il cui ruolo principale, in definitiva, consisteva propriamente nel far fremere il cittadino inferiore, medio e superiore.

Solamente questo volovelista che inferiva nei felici anni dal 1945 al 1952, possedeva fino all'ultimo grado l'amore per il suo passatempo. Amava stare in aria ed atterrare sempre per ultimo, quando poteva farlo; amava contemplare la natura intorno ed al disotto di lui; sapeva apprezzare il suo volo sia che fosse su un « Grunau » o su un « Wiehe » sia che si fosse trovato in un 5 metri o semplicemente nella calma della sera (non so tuttavia se questo termine di restituzione è permeabile al volovelista contemporaneo). E quando questo volovelista atterrava era felice di ritrovarsi con gli altri e gli piaceva potersi dedicare a mille ed una attività, delle quali spesso mille erano riprovevoli. Ma è talmente umano dedicarsi a delle attività riprovevoli!

D'altronde molti di questi volovelisti spingevano la passione del volo fino a fare dei chilometri a piedi, in bicicletta, con mille altri mezzi per raggiungere il loro « luogo d'operazioni » sia che piovesse o ci fosse vento o sole; altri qualche volta vendevano i loro abiti o non mangiavano per pagarsi la gioia di essere in aria e si sacrificavano tanto per poter disporre di più tempo e libertà.

Ora il tempo è passato e le mode sono cambiate. Adesso il perfetto volovelista è un signore comodo munito di cronometro con numerosi bottoni e numerose lancette, al quale si dovrebbe parlare sovente in terza persona e che parla lui stesso un linguaggio impenetrabile, si tratta sempre di una incredibile e sibillina perspicacia che egli ricerca costantemente senza sapere esattamente dove nè cosa scoprire. Quando questo volovelista è nel suo alianti niente conta più per lui all'infuori del suo cronometro, del suo indicatore di velocità e dei suoi variometri in tutta la misura di cui questi sono forniti di adeguati calcolatori, ben inteso, perchè per il perfetto volovelista di oggi il volo in definitiva consiste in una specie di rompicapo cinese mirante solo ad una corsa contro l'orologio e consiste nell'arrivare il più presto possibile a terra dopo aver visto (effettivamente è una immagine perchè non vede niente) sfilare dei km. di campagna sotto le sue ali.

Il volovelista così descritto è un campione o, più generalmente, un volovelista con attacco di campionismo; nel caso che il lettore non abbia potuto vedersi e definirsi attraverso le righe precedenti.

E, naturalmente, questo volovelista campione crede di essere (e lo si crede) una « prima donna » con tutto il suo seguito. Bisogna per questo partecipare a tutte le specie di gare suscettibili di affermare e di riconfermare la propria gloria. Bisogna sapersi non mescolare coi volovelisti di classe inferiore; bisogna saper nascondere il segreto ed evitare di divulgare tutti i « trucchi » che potrebbero aiutare od istruire gli altri piloti di tutte le specie. Bisogna aver sufficiente psicologia per saper trovare nel proprio « giro » degli eccellenti piloti, abbastanza disinteressati, per praticare il culto della « prima donna ». Bisogna saper giocare molto più di coda e di spalle che di cloche ed avere delle dita sufficientemente uncinato in fondo ad un braccio abbastanza lungo per tirarsi addosso la coperta al momento giusto. Bisogna infine saper manifestare ed affermare la propria personalità con delle frequenti crisi di nervi quando, per esempio, gli elementi hanno provocato un fuori campo o quando si è stati privati della coppa o del primo premio.

Come il lettore ha potuto, può darsi, ren-

dersi conto, questo volovelista si evolve, ben inteso, in una atmosfera di pura meccanica dove si tratta di vincere ad ogni costo, e qualche volta non importa a quale prezzo.

Non c'è bisogno di arrivare ad una conclusione, il lettore la farà da solo, e siccome fra le altre qualità, io sono orribilmente pigro e fiero di esserlo, questo si concepisce benissimo. Aggiungerò tuttavia che io ho iniziato la mia attività volovelistica nel 1946 e che più resto in aria, meglio mi sento. A presto!

R. H.

Volo a vela 1967

(traduzione di Selene, da Aviusport)

Louison Bobet, Jacques Anquetil, campioni del ciclismo e grandi vedettes, fanno un gran bene allo sport del ciclismo e i giovani che sognano di uguagliarli sono sempre più numerosi. Ed è così per tutti gli altri sport, con le loro gare, i loro campioni-vedettes, i loro tifosi e appassionati, pronti a tutto per acclamare o cercare di imitare i loro beniamini.

Il volo a vela, sport meccanico, le cui macchine da competizione rappresentano il meglio che la tecnica di oggi può offrire, è, come tutti gli sport, nello stesso tempo un'attività educativa, di svago e di competizione. Si adatta sia ai giovani in cerca di spazio e di avventure, sia al ricercatore o al sognatore, sia all'uomo di mezza età. Ma in quanto sport il suo fine è sempre la competizione, la gloria ai suoi campioni! Il meno che si possa chiedere ad un volovelista è di essere fiero dei campioni di volo a vela, e particolarmente di quelli del proprio paese, sia che si chiamino Henry, Penaud, Cartry, Labor o Mattern (per un formidabile triangolo di 500 km.), qualunque sia il loro club di appartenenza, la lo-

ro personalità, la loro storia o il loro aliante.

Una cosa non meno naturale sarebbe aiutare questi campioni, piuttosto che creare gelosie, mettergli bastoni tra le ruote, o « tirargli delle pietre ». E loro sarebbero forse un po' più prodighi di consigli amichevoli!

E se questi campioni fossero delle vere vedettes, potrebbero forse vivere del loro sport, piuttosto che assomigliare alla cicala della favola quando arriva la brutta stagione!

E se questi campioni fossero delle vedettes, i giovani sognerebbero di uguagliarli. E la Federazione non sarebbe costretta a ragranellare giovani di poco valore per fare il suo numero annuale di brevetti « C » senza futuro.

E se questi campioni fossero delle vedettes, la gente « arrivata » comprenderebbe i loro alianti per snobismo, il che non sarebbe neanche tanto male, dato che la gente arrivata è ricca, potente, rispettata e influente.

E così, se i campioni di volo a vela fossero delle vedettes, i club sarebbero ricchi di membri di valore, di fondi e di alianti.

Sarebbero anche ricchi di istruttori professionisti, e non di gente benevola priva di tempo libero e di mezzi, o ancora peggio, di professionisti impazienti di abbandonare questa specie di sotto-occupazione.

E ancora, se i campioni di volo a vela fossero delle vere vedettes, la Federazione non sarebbe più miserevole, ma ricca, potente e rispettata. Essa non sarebbe più la Federazione di uno sport minore, incomoda, giusto utile a ragazzi viziati che aspettano con impazienza di avere l'età per prendere la patente.

Ma il volo a vela sport nobile, costoso e discreto, è per tradizione danneggiato da una massa inerte di appassionati rumorosi, inquadrata da una Direzione inefficace che guarda le cose col canocchiale alla rovescia. Fino ad ora non è stato fatto nulla, tutto resta da fare. Il volo a vela di ieri sta per morire, e l'avvenire appartiene al fiorento volo a vela dei campioni-vedettes professionisti, al volo a vela degli appassionati della domenica e delle vacanze, al volo a vela dell'allievo di ogni età e condizione.

Alain Mazalerat

KM 307,9:2h.13' = 138,9 Km.h.

*Così il tedesco A. Röhm
ha stabilito il fantastico
record mondiale.*

(a cura di Gioacchino Kalchreuth)

Alfred Röhm, classe 1913, ha compiuto i suoi primi voli nel 1931, lungo i pendii del Teck, nelle vicinanze di Kirchheim, nella provincia di Stoccarda. Un anno dopo conseguiva il brevetto « C » e nel 1936 otteneva, con il n. 112, il « C » d'argento internazionale.

Alla ripresa del volo a vela nel dopoguerra, è uno dei primi a conquistare l'insigna d'Oro ed a realizzare il primo trian-

golo di 300 Km dall'Hahnweide. La sua notorietà aumenta dopo un avventuroso volo in un gigantesco cumulo nembro, che porta il suo Ka-6 oltre i 10.000 metri di quota.

Röhm è stato un appassionato sostenitore di Björn Stender, il progettista del BS-1 che perse tragicamente la sua giovane vita nel volo di collaudo del suo aliante (Ottobre 1963).

Solo nella primavera di quest'anno Röhrz riceve il suo BS-1 — costruito dalla Glasflugel unitamente al Libelle — e subito inizia gli allenamenti per il volo veloce.

Sono dieci anni che studia il percorso sulla carta e compie voli lungo la rotta e finalmente arriva la sua storica giornata: il 4 Giugno 1967.

Mentre i suoi compagni decollano per temi di 400 e 500 Km., lui sente la possibilità di tentare il record mondiale sul triangolo dei 300 Km. Ed ecco la sua breve sintesi del fantastico volo.

partenza : Hahnweide / Kirchheim
 : il 4-6-1967
traguardo part.: a 800 m. ore 11.40 (locali)
1° pilone : Donaueschingen
2° pilone : Karlsruhe-Forchheim
arrivo : ore 13.53 (locali)
percorso : Km. 307,9
durata : 2 ore 13 minuti primi
velocità media : 138,9 Km/ora

Parto con 800 metri sull'Hahnweide, mentre la base dei primi cumuli è già vicina ai 1500 metri. Accetto la prima termica quando il variometro indica un robusto 3 m/s e salgo rapidamente fino alla base di 1600 m.

Stamane la visibilità è scarsa ma non mi preoccupo, faccio questo percorso da ormai 10 anni e nel primo volo con il Ka-6 ho chiuso il triangolo in 3 ore e 50 minuti.

Faccio la termica successiva al Monte Farrenberg, dopo una cinquantina di chilometri, e poi al Plettenberg, sempre con 2 o 3 m/s; da qui mi sposto leggermente verso NW in direzione del 1° pilone che raggiungo dopo aver spiralizzato ancora due volte.

Oltre il primo pilone la base, intorno a Schwenningen sale a 1800 m. e le salite sono più forti: 4 e 5 m/s.

A metà percorso ho speso solo un'ora e 25 minuti; il mio sogno incomincia a diventare realtà.

Un poco a Est del mio percorso, c'è adesso una strada di cumuli verso il secondo

pilone di Forchheim e subito mi sposto al di sotto di questa, all'altezza della valle Murgtal, nella foresta nera. Partendo da Freudenstadt, città ai margini di questa ampia zona di foreste e di alte colline, fino al secondo pilone e poi fino al traguardo non ho più praticamente spiralizzato, salvo 4 o 5 giri fatti inutilmente sulla città di Karlsruhe in una termica di 5/7 m/s.

Polaccando ho volato da Freudenstadt con velocità tra i 160 ed i 230 Km/h, sovente guadagnando quota sotto i bei cumuli dalla base netta e nera.

Dopo la prima metà del terzo lato il cielo si è fatto sereno ed ho così iniziato, a 65 Km dal traguardo d'arrivo, l'ultima planata.

Via radio ho chiesto alla direzione dell'aeroporto civile di Stoccarda il permesso di tagliare diritto proprio sopra la zona di Echttedingen. Questo mi è stato subito dato e così ho lasciato andare il veloce BS-1 come una freccia verso il traguardo.

A. R.

N.d.R.: 1) il valore di questo primato diventa ovvio pensando che il record mondiale sul triangolo di 100 Km. è stato stabilito il 30-7-67 dall'americano H. Linke su Libelle, con 136,1 Km/h;

2) con l'exploit di Röhm la Glasflugel, costruttrice del BS-1 e del Libelle, detiene ora i tre primati mondiali di velocità su circuito triangolare.

QUELLO CHE NON C'È SUI NOSTRI LIBRI O C'È POCO O MALE

Occhio al pericolo del gradiente vento

Continuiamo la trattazione di argomenti poco o affatto approfonditi, o trattati, nei nostri testi. Questo è il primo di due articoli su un argomento importante: gli effetti del vento nell'atterraggio. Il seguito e la fine nel prossimo numero.

Piloti che sono stati allenati a volare in buone condizioni meteorologiche, possono accumulare un discreto numero di ore, senza aver mai volato con vento molto forte, e può capitar loro di trovarsi in condizioni in cui non hanno né l'esperienza, né l'abilità di manovrare entro i limiti di sicurezza.

Errori, quali un avvicinamento a bassa velocità e virate a bassa quota, possono divenire molto pericolosi in condizioni di forte vento e di turbolenza.

È difficile stabilire con esattezza quale sia la precisa velocità del vento che consente una sicura attività. Comunque, raramente vale la pena di correre anche il minimo rischio. A terra, le maggiori precauzioni devono essere prese durante la manovra, se il vento supera la velocità di 40 km. l'ora. In aria, le limitazioni sono stabilite

dalla turbolenza vicina al suolo. Può sembrare strano come normalmente gli aliante vicino con venti forti che costringono a terra la maggior parte degli aerei leggeri a motore, ma si ricordi che ciò è possibile soltanto usando le opportune precauzioni, sia nella manovra a terra, che nell'atterraggio.

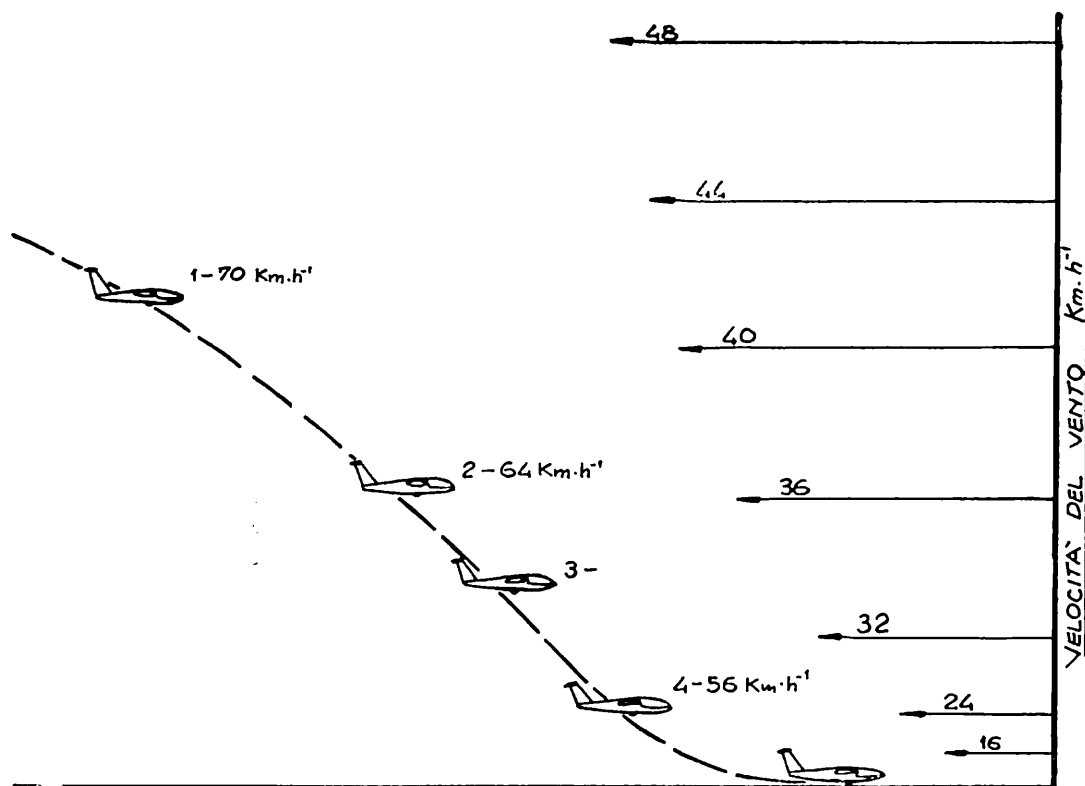
Il gradiente del vento non è altro che il variare della velocità del vento in rapporto alla quota, ed è prodotto dal rallentamento degli strati inferiori dell'aria che passano sulle asperità e sugli ostacoli del terreno.

Il gradiente del vento è forte, quando la variazione della velocità del vento, in rapporto all'altezza, è molto pronunciata; in tali condizioni, occorre fare molta attenzione durante il decollo e l'atterraggio. Il disegno mostra un esempio di gradiente del vento a terra, proprio come le rugosità anche microscopiche della superficie di un'ala riducono la velocità dei filetti fluidi su di essa. Se la superficie è molto rugosa, l'attrito sarà maggiore, e la velocità di scorrimento minore. La stessa cosa accade quando la superficie del terreno superata dal vento è irregolare, o cosparsa di alberi o case.

Il maggior gradiente del vento è da attendersi con venti forti, e quando ci si trova sottovento a terreno disseminato di ostacoli. In tali condizioni, occorre prendere varie precauzioni per minimizzarne gli effetti. Il cambiamento nella velocità del vento è molto sensibile vicino al terreno sino a 40-60 metri, indi decresce. Sino a circa 300 metri è trascurabile. Con venti leggeri, gli effetti del gradiente del vento sono troppo lievi, per avere influenza sull'atterraggio di un aliante.

Un aliante che si accinge ad atterrare, impiega solo pochi secondi a perdere gli ultimi 40 metri di quota. Quando ciò avviene con un forte gradiente del vento, ciò significa un rapido mutamento, dal volare contro un forte vento, al volare contro un vento più debole. Ma l'aliante è spinto da una notevole forza d'inerzia che lo porta a conservare la sua velocità originaria rispetto al terreno, così che una riduzione nella velocità del vento provoca una im-

Effetti del gradiente del vento durante l'avvicinamento



- (1) *Velocità relativa di avvicinamento: 70 km. ora, troppo bassa in condizioni di forte gradiente del vento.*
- (2) *La velocità relativa decresce per effetto della diminuzione della velocità del vento.*
- (3) *Perdita di velocità causata dal rapido sprofondamento non appena l'aliante giunge vicino al suolo.*
- (4) *Velocità troppo bassa per un atterraggio normale.*

provvisa diminuzione della sua velocità rispetto all'aria. Può accadere allora che l'aliante stalli di colpo, proprio a causa di questa rapida diminuzione di velocità rispetto all'aria.

In ogni caso, la diminuzione di velocità relativa farà sprofondare rapidamente l'aliante. Infine, quando l'apparecchio è sulla pista in finale, essendo quasi in posizione di stallo, occorre tirare all'indietro la cloche quasi interamente per un corretto atterraggio: spesso, una situazione come quella prima descritta si tramuterà nel migliore dei casi, in un atterraggio molto ru-

de. Sfortunatamente, la reazione istintiva dell'inesperto, quando avverte che l'aliante sta affondando rapidamente durante il finale dell'avvicinamento, è quella di arrestare la caduta tirando indietro la cloche.

Ciò non farà altro che ridurre ulteriormente la velocità relativa e aumentare così il rischio dello stallo, producendo in ogni caso uno sprofondamento più rapido, dopo qualche attimo.

Il pericolo maggiore da tener presente è che lo stallo provocato dal gradiente vento, per diminuzione della velocità relativa,

sopravvicine a un angolo di incidenza normale. Non è necessario che la prua dell'apparecchio sia in alto, come avviene nella maggior parte dei casi di stallo, perchè il rapido sprofondamento dell'apparecchio aumenta l'angolo di incidenza dell'ala.

La manovra corretta, durante l'avvicinamento con un forte gradiente del vento, consiste nell'aumentare la velocità di crociera di almeno 25 km. l'ora, e nel tenere il muso basso, per mantenere questa velocità finchè non si siano perduti gli ultimi 30 metri di quota. Ciò garantirà che, quando sarà venuto il momento di raddrizzare l'apparecchio per toccar terra, si avrà a disposizione abbastanza velocità da poter controllare i comandi, per correggere gli effetti di eventuali raffiche al suolo.

Con vento forte e raffiche al suolo, il pilota non ancora esperto userà soltanto a metà i direttori negli ultimi metri di quota del finale, avendo così maggiori possibilità di correggere gli errori di valutazione nella corretta velocità, o gli effetti delle raffiche improvvise.

Il rapido sprofondamento dell'aliante con forte vento è spesso erroneamente attribuito a improvvise discendenze, o addirittura a inesistenti vuoti d'aria, mentre in realtà si tratta sempre di un effetto inevitabile del gradiente del vento. Se il pilota, durante l'avvicinamento, commette un errore di valutazione e si avvede che sta per effettuare un atterraggio corto, non deve mai tentare di allungarlo alzando il muso dell'apparecchio perchè, così facendo, otterrà soltanto il risultato di sprofondare maggiormente, con un atterraggio ancora più corto o, peggio ancora, di stallare con le disastrose conseguenze che ciò comporta a pochi metri dal suolo. Questo errore è particolarmente grave, quando sia commesso con un forte gradiente del vento.

*Derek Piggot in Gliding
(Traduzione di Nicola Vaccaro)*

volovelisti italiani

Leggete e diffondete « VOLO A VELA »

il modo migliore per mostrare simpatia

alla « vostra » rivista è quello di abbonarvi

GLI « ALIANTI MORELLI »

E IL VOLO A VELA ITALIANO

Dieci domande all'Ing. Piero Morelli

Traduzione di Costanza Giusti, da Aviasport

Abbiamo spesso trattato su queste pagine del volo a vela italiano, della sua organizzazione, della sua flotta, dei suoi problemi. Si può pensare che per una pubblicazione straniera l'esame di questi problemi abbia un interesse molto limitato ed in effetti tale era anche il nostro pensiero al momento di cominciare, quattro anni fa, la nostra collaborazione con « Avia-Sport ». In realtà noi siamo convinti che l'interesse dei volovelisti per quello che si fa negli altri paesi è molto vivo e si polarizza su tutti gli aspetti presentati da una attività così complessa ed importante come il volo senza motore. Così dopo aver già parlato di alcuni aspetti del volo silenzioso in Italia, presentiamo una intervista ad uno dei personaggi più conosciuti in Italia ed all'estero, l'Ingegnere Piero Morelli, il padre dell'M.100/S, ingegnere e pilota valente che ha amabilmente accettato di rispondere alle nostre domande, dandoci anche una panoramica della situazione della tecnica volovelistica in Italia e di alcuni aspetti poco conosciuti del volo a vela italiano. Noi ricordiamo che l'attività dell'Ing. Piero Morelli è strettamente legata a quella di suo fratello Alberto ed in verità avremmo dovuto intitolare questo articolo « Dieci domande ai fratelli Morelli » nonostante che le do-

mande siano state rivolte all'Ing. Piero, che ricordiamo per la sua gentilezza. Noi pensiamo che questa intervista sarà interessante per i nostri lettori francesi e stranieri. Piero ed Alberto Morelli sono così conosciuti in Francia che una troppo dettagliata presentazione della loro attività sarebbe completamente superflua. Noi ricordiamo che sono arrivati all'aviazione molto giovani, dopo aver costruito aeromodelli dal « '40 » al « '47 ». Nel '48 Piero Morelli era Ingegnere meccanico mentre Alberto si laureava Ingegnere elettrotecnico dopo 4 anni. Al Politecnico di Torino, Piero si addottorava Ingegnere aeronautico nel 1950 ed Alberto lo seguiva nella stesa laurea nel 1952. Subito furono scelti nello stesso Istituto per l'assistenza alle cattedre aeronautiche. Nel 1952 con cinque amici e colleghi danno vita al « Centro di Volo a Vela del Politecnico di Torino » o CVT, dove nel trascorrere degli anni hanno realizzato su progetti Morelli, gli alianti prototipi: CVT 1 Zigolo (52-53), CVT 2 Veltro (53-54), CVT 4 Strale (56-61) M. 200 (63-65) e M. 300 del quale sono in costruzione 4 prototipi, mentre hanno realizzato presso ditte private, l'M. 100 ed il prototipo del celebre M. 100 S. Il primo resta prototipo mentre il secondo è stato riprodotto in se-

rie in Italia dall'« Aeromere » ed attualmente dalla « Avianautica RIO » ed in Francia da Carman.

Numerosi M. 100 S., la cui produzione è ancora in corso, sono stati esportati nei paesi europei ed extraeuropei. Nello stesso tempo Piero ed Alberto Morelli facevano e fanno sempre una buona attività di volo a vela ed a motore e dal '66 collaudano personalmente i loro prototipi. Questa attività è estesa anche al lato sportivo; hanno partecipato a molte competizioni ed a molti campionati italiani, Piero Morelli possiede dal '61 il brevetto FAI « E », oro con due diamanti. Inoltre tra le performances di Alberto Morelli, dobbiamo ricordare un volo fino a 7080 mt. (1956) ed un volo di distanza di 300 Km. (1957) tutti e due effettuati col « Veltro »; performances che fino al 1959 erano le migliori effettuate in Italia.

Al Politecnico di Torino i fratelli Morelli sono titolari dei corsi di « costruzioni aeronautiche » (Piero) e « costruzioni automobilistiche » (Alberto). Alberto Morelli estende la sua attività anche nel settore dell'automobile dove ha realizzato diversi prototipi di vetture sperimentali fra cui la PFX e la PFY costruite da Pininfarina. Piero ed Alberto Morelli hanno inoltre pubblicato numerose notizie scientifiche e tecniche specialmente sul domani dell'aerodinamica e della meccanica del volo e, nel caso di Alberto, anche nel settore automobilistico.

Domanda: Il Centro di volo a vela del Politecnico di Torino ha avuto e ha ancora oggi un ruolo fondamentale per lo sviluppo tecnico del volo a vela italiano. Potete spiegarci più brevemente possibile, i metodi di questa organizzazione e parlarci della sua attività?

Risposta: Si tratta di una associazione libera e non di un istituto del Politecnico di Torino come si potrebbe pensare, ma che si raccoglie ed è aiutata dal Politecnico (ma non finanziariamente). Ne fanno parte professori, laureati e studenti del Politecnico stesso, circa una quarantina, che han-

no interessi comuni per gli aspetti scientifici e tecnici del volo a vela. Il CVT, questo è il nome assunto dal Centro, non ha fine di lucro ma solamente quello di contribuire al progresso tecnico e scientifico del volo a vela nei suoi diversi aspetti. Dal 1952 (data della sua fondazione) questo fine è servito per la realizzazione degli alianti prototipi sperimentali CVT-1 Zigolo, CVT-2 Veltro, CVT-3 Strale, M. 200 ed attualmente M. 300; studi teorici e sperimentali in tutti i settori aeronautici ed aerologici (dei quali la maggior parte presentati in Congressi nazionali e stranieri e pubblicati nei resoconti ufficiali delle riviste straniere), l'organizzazione del Congresso Internazionale sulle Correnti a getto ed ondulatorie del 1959, ed una quantità di progetti e realizzazioni minori (apparecchiature radio, rimorchi per alianti, ecc.).

Il finanziamento dell'attività e gli aiuti concreti sono venuti all'inizio da molte Organizzazioni (Ministero della Difesa, dei Trasporti, dall'Aero-Club d'Italia, ecc.). Questi aiuti hanno permesso, fra l'altro, di sviluppare il laboratorio e di disporre di operai specializzati, complemento indispensabile delle prestazioni gratuite dei suoi membri. Recentemente ci hanno soprappreso, per una disposizione governativa a carattere generale, i contributi finanziari del Ministero dei Trasporti e dell'Aviazione Civile, che per la loro importanza e continuità erano da sempre il nostro migliore introito. Nell'attesa che l'Aero Club d'Italia rimpiazzi il Ministero in questo finanziamento, il CVT, per sopravvivere ha dovuto:

- 1°) fare appello a finanziamenti privati (in relazione alla realizzazione dell'M. 300)
- 2°) sviluppare un'attività, che è sempre stata seguita in parte assai ridotta, di costruzione d'installazioni per terzi e questo per pagare quel minimo di personale indispensabile, tre operai ed una impiegata.

Domanda: L'M. 100 S rimane uno dei migliori alianti italiani ed è anche quello che ha riportato il più grande successo commerciale. Alla luce del progresso tecnico attuale nel settore del volo a vela. gu-

dicare questo alianti ancora competitivo od è necessario già pensare alla sua sostituzione? Quando potrà cominciare a verificarsi questa possibilità e quale sarà la sostituzione ideale dell'M. 100 S?

Risposta: Se pensiamo che al volo a vela di competizione si dedica una parte ridotta dei volovelisti attivi, sia in Italia che negli altri paesi e che la maggior parte dei piloti mantiene una attività sportiva che definiremmo « di piacere », potremmo concludere che L'M. 100 S è pienamente valido. Daltronde il K. 6 non è ancora prodotto in Germania? E il « Pirat » in Polonia non è in piena produzione di serie? Questi sono degli alianti di caratteristiche simili a quelle dell'M. 100 S e, nel caso del « Pirat » in particolare, va a colmare una lacuna evidente dovuta all'arresto della produzione del « Mucha St. » e dei « Foka ». Questi ultimi evidentemente più da competizione che da Club. Bisognerebbe chiarire quale vuole essere la politica per lo sviluppo del volo a vela in Italia; se si desidera sviluppare l'attività di gara e di record ed attuare la formazione dei piloti che essi si applicano (politica di prestigio) è evidente che si devono ricercare delle macchine dalle prestazioni le più elevate possibili; ma se si vuole invece « ingrandire la base » cioè aumentare il numero dei volovelisti, creare alianti sicuri ed a prezzo ridotto, In ogni caso, tutte le realizzazioni nuove non devono essere valutate sulla carta prima che siano passate al vaglio della pratica nell'interesse di tutti.

Domanda: L'M 200 è oggi l'aliante italiano più discusso; se ne è detto bene e male. Malgrado le sue indiscusse qualità, questo aliante in Italia è ancora prototipo, perchè? Questa situazione è dovuta, come sembra affermato da numerosi piloti qualificati, all'ostilità dell'Aero Club d'Italia verso gli alianti Morelli? In ogni caso, si può sperare che l'M. 200 sia finalmente fabbricato in serie in Italia?

Risposta: L'M 200 non è prodotto in serie in Italia semplicemente perchè non ci sono prospettive di mercato. Nessuna casa, può decidere una produzione in serie, che implica delle installazioni molto costose, un lungo lavoro di preparazione e l'approvvigionamento preventivo di materiale, con la prospettiva di vendere 4 o 5 alianti all'anno. Certamente fino ad ora è mancato un'incoraggiamento da parte dell'Aero Club d'Italia, ma io credo che ciò è dovuto al lungo periodo di crisi che questo organismo ha attraversato e che può essere ancora superato, ed alle sue modeste possibilità di programmazione.

Ostilità dell'Aero Club verso gli alianti Morelli? Assolutamente no.

L'Ae.C.I. ha esplicitamente apprezzato che un'attività di studio e di costruzione sia continuata con l'aiuto della cessione all'estero delle licenze di costruzione e con lo scambio, anche modesto, di esportazione. Ci spiace giustamente che le modeste possibilità di programmazione e la modesta densità del volo a vela nazionale non permettano d'incoraggiare maggiormente queste iniziative. In questa situazione ci sono poche possibilità che l'M. 200 possa essere prodotto in Italia. C'è al contrario la possibilità, ben logica, per una collaborazione Rio-Carman, che la casa francese possa fornire le strutture di base e la Rio provveda al completamento, utilizzando in parte preponderante mano d'opera italiana e mantenendo in giusti limiti l'incidenza delle tasse di dogana.

Se l'Ae.C.I. arrivasse ad assegnare il contributo per l'acquisto di alianti realizzati in questo modo, i volovelisti italiani potrebbero disporre di un biposto moderno e versatile ad un prezzo ragionevole (2 milioni di lire circa). Nello spirito del MEC d'altronde una tale decisione sarà naturale.

Domanda: Si sostiene che l'M. 200 prototipo, attualmente a Rieti, non ha avuto dal RAI l'autorizzazione a volare perchè si vogliono conoscere le modifiche apportate al tipo francese e che dovrebbero essere fatte anche a quello italiano. Cosa c'è di vero in tutto questo? Quali modifiche sono state apportate all'M. 200 da Carman?

Risposta: l'M. 200 prototipo che si trova a Rieti, che io sappia, non vola perchè non è ancora stato immatricolato e non so perchè. Il RAI gli ha concesso il Certificato di Navigabilità regolare. Il CVT che ha costruito questo prototipo ha proposto all'Ae.C.I. di fare qualcuna delle modifiche di cui ha beneficiato l'M. 200 francese, ma fino ad oggi l'Ae.C.I. non ha dato nessun risposta. Il prototipo dell'M. 200 francese è stato realizzato da Carman dopo il prototipo italiano e pertanto mio fratello, il Prof. Alberto che lo ha disegnato ha approfittato dell'iniziativa francese per fare all'aliante delle modifiche di miglioramento. Pertanto, se è vero che l'M. 200 francese ha tratto vantaggi dall'esperienza fatta sul prototipo italiano, è altrettanto vero che la lunga e paziente messa a punto del prototipo francese darà i suoi benefici sugli eventuali futuri M. 200 di produzione italiana.

I servizi ufficiali francesi con una collaborazione diretta ed esemplare ed i piloti del CEV e dello SFA, hanno fatto un magnifico lavoro che ha molto contribuito alla messa a punto della macchina in Francia. Le modifiche riguardano soprattutto gli impennaggi, i comandi (in particolare quelli di direzione) la posizione del ganccio di rimorchio e numerosi dettagli di struttura e di installazione.

Domanda: Si attende con impazienza l'M. 300. Qual'è lo stato attuale del prototipo e degli altri tre esemplari in costruzione? È già possibile sperare in una produzione in serie come quella dell'M. 100 S?

Risposta: Attualmente (luglio 1967) le 4 fusoliere sono quasi finite nella struttura e tutti gli elementi delle ali, ed impennaggi sono praticamente fatti. Il montaggio sugli scali della prima ala è imminente. Sono stati necessari molti mesi per la messa a punto dell'incollaggio metallo/metallo degli attacchi delle semiali ai rispettivi longheroni (con le relative prove di rottura statica e di peso) oltre che per la messa a punto delle strutture realizzate con estrusi (impennaggio orizzontale e sommità). Non avevamo mai fatto al CVT un lavoro

di tale importanza su un prototipo. Con mio fratello, che è il disegnatore della macchina, ha collaborato una squadra di entusiasti ed appassionati e soprattutto l'ing. Paolo Piantella, M. Mario Puppi ed io stesso. È stato possibile fare un lavoro teorico e sperimentale parallelamente e sono estremamente lieto di questa esperienza senza precedenti.

È ancora troppo presto per dire se l'M. 300 potrà essere prodotto in serie e quando, ed ancora più prematuro se potrà sostituire l'M. 100 S.

Certamente sarà una macchina d'avanguardia per le numerose soluzioni originali che possiede e probabilmente addetto alle « performances » più elevate nella classe degli alianti standard. Le prime prove di volo, che si faranno fra pochi mesi, potranno dare una prima risposta a queste domande.

Domanda: Per lo studio e la costruzione dell'M. 300 avete avuto dei contributi dal Governo e dall'Aero Club d'Italia ed in quale misura? I contributi e gli aiuti finanziari per lo studio dei nuovi prototipi sono sempre concessi o soltanto in casi eccezionali e, in ogni caso, sono veramente proporzionali al costo e utili per accelerare la realizzazione del progetto?

Risposta: La realizzazione dei 4 prototipi dell'M. 300 si è resa possibile grazie ai finanziamenti privati da parte di volovelisti attivi (Orsi, Vergani, Lamera) e dal CVT. Nessun contributo è venuto dallo Stato e dall'Ae.C.I. È uno sforzo notevole che fa onore ai volovelisti italiani. Naturalmente gli aiuti del Ministero avrebbero migliorate le possibilità e permesso un lavoro più rapido e facile. Io sono convinto che lo Stato spenderebbe bene i suoi soldi aiutando e stimolando queste iniziative, soprattutto dove si studia l'applicazione di nuove tecniche. Il CVT è un focolaio d'idee e di volontà entusiastiche tese verso lo studio e la realizzazione; siccome esiste già, non si tratta quindi di creare, ma solamente di aiutare per non far morire un'iniziativa così ricca di promesse in pieno sviluppo.

Domanda: Ci sono al CVT dei nuovi progetti di alianti od in cantiere? Il Veltro e lo Strale che suscitarono tanto entusiasmo, potranno in futuro rivelarsi utili per lo studio di nuovi alianti da performances od avere dei derivati moderni?

Risposta: Al CVT tutti gli sforzi sono attualmente concentrati sull'M. 300 e dunque non ci sono altri alianti in progetto. Naturalmente si seguono tutte le nuove costruzioni negli altri paesi, nelle pubblicazioni e riviste specializzate. Tuttavia si è sempre cercato di seguire un concetto originale, come abbiamo dimostrato in passato con delle realizzazioni che, più o meno, rappresentavano delle iniziative inedite. Per esempio il « Veltro » e lo « Strale » che ne è derivato, sono realizzazioni d'avanguardia per la loro epoca (53-56) ed essi sono ancora, sotto certi aspetti, degli alianti moderni. Noi pensiamo, può darsi senza modestia, che il « Veltro » è stato un po' l'alfiere della « nouvelle-vague » degli alianti di alte caratteristiche, con la sua architettura, la posizione coricata del pilota, l'impennaggio a T, i profili laminari, ecc. Non si trovano forse le idee di base del « Veltro » nei vari Foka, Zephir, Phoebus, BS1, Edelweis, Diamant, Cyrrus, ecc. comparsi dopo? Il « Veltro » e lo « Strale » sono stati per il CVT una fonte preziosa da sfruttare, utilizzare in maniera più chiara nelle realizzazioni seguenti come l'M. 100, l'M 100 S, l'M. 200 ed attualmente l'M 300. Con interesse particolare seguiamo l'ammirabile sforzo dei tedeschi che ha portato a delle magnifiche realizzazioni in vetro-resina. Pensiamo che questo materiale offra delle prospettive interessanti ma non impiegandolo integralmente come fanno i tedeschi. Secondo il mio parere personale, allo stato attuale della tecnologia, la soluzione migliore sta nella combinazione vetro-resina con altri materiali. Questo potrà essere un programma futuro di studi e di realizzazioni.

Domanda: Il numero dei rimorchiatori è un altro problema del nostro volo a vela. Secondo la vostra opinione, sarebbe utile adottare una soluzione definitiva o fare

un compromesso nell'attesa di tempi migliori? Nel caso di contributi sufficienti, un'organizzazione come il CVT potrebbe studiare un'aereo-traino disegnato esclusivamente per il rimorchio (adattabile per ragioni commerciali anche ad altri usi), considerando che anche all'estero questo problema esiste veramente.

Risposta: Io credo tecnicamente possibile la realizzazione di un aereo concepito esclusivamente per il traino di alianti con prestazioni molto elevate a confronto dei rimorchiatori attuali di compromesso e nello stesso tempo con una potenza installata più debole, al prezzo d'acquisto e di esercizio più ridotto (a condizione che se ne fabbrichino un numero ragionevole, almeno 50).

Il CVT può certamente realizzare un prototipo, ed il problema è stato più volte studiato sulla base di idee e di progetti generali presentati a mio fratello. Ma qui non è l'iniziativa privata ma lo Stato che deve incoraggiare ed intervenire; e per questo manca anche oggi una politica chiara e concreta per lo sviluppo del volo a vela in Italia. Può essere ancora prematuro parlare di cooperazione internazionale in seno al MEC di un problema come questo ma certamente la zona del MEC presenta un mercato sufficiente a giustificare una iniziativa combinata non unilaterale sulla base di preventivi accordi.

Domanda: Si sostiene che sulla maggior parte degli alianti italiani fanno difetto gli strumenti e le moderne installazioni, eccetto che sugli alianti di proprietà privata o dei Centri più ricchi. Si potrebbe da parte dell'Ae.C.I. o del Governo contribuire ad una miglioria delle installazioni di bordo, come si fa per esempio in Francia?

Risposta: Gli strumenti moderni per alianti, gli apparecchi radio e le installazioni per l'ossigeno, sono oggi molto, costosi. È certamente consigliabile un contributo da parte dello Stato o dell'Ae.C.I. per migliorare le installazioni di bordo. Ma questo

non è che uno dei numerosi problemi che si dovranno affrontare e non si può dire uno dei più necessari, in ordine di importanza. Mi sembra che l'Ae.C.I. da un po' di tempo, ha allo studio dei progetti di contributo per le radio. Speriamo che le disponibilità prospettate permettano di risolvere questo problema.

Domanda: Si parla molto, anche all'estero, di una crisi del volo a vela italiano che si farà sentire sotto tutti gli aspetti della nostra attività volovelistica. Bisogna parlare, secondo voi, di una crisi volovelistica in Italia e quali potrebbero essere i rimedi da adottare?

Riposta: Il volo a vela in Italia ha fatto un notevole progresso negli ultimi dieci anni, soprattutto dal lato tecnico e sportivo di gara. Dove, invece, il progresso è debole, è nel futuro dell'organizzazione e in quello della scuola.

Più che di una crisi dovremmo parlare di un « ristagno ». In un paese come il nostro lo Stato dovrebbe essere interessato a favorire il volo a vela per due motivi principali; particolarmente come attività propedeutica per le attività « maggiori » tanto civili che militari, in generale come attività di educazione e d'istruzione usata soprattutto fra i giovani. Ora, se il volo a vela è considerato come un'attività sportiva qualunque, come in Inghilterra ed in America si svilupperà in una direzione di debole interesse generale, sotto la spinta della passione individuale per un'attività interessante e piena di « charme ». Sotto questo punto di vista potrà interessare soltanto gente con possibilità finanziarie elevate (è una attività abbastanza costosa) e dunque soprattutto per i « non più giovani ». Da noi esiste un certo interesse dello Stato per l'Aviazione minore, bisogna leggere l'Art. 3 dello Stato dell'Ae.C.I. per rendersene conto.

Ma a parte che gli aiuti a nostra disposizione sono minimi, dobbiamo malauguratamente far notare che nel futuro numerosi ostacoli si profilano per regolamenti e burocrazia, ritardi e lentezze che sarebbe

facile evitare. L'una e l'altra cosa assieme portano all'attuale ristagno; insufficienza di allievi, di istruttori, limitazioni di genere diverso alle attività dei Clubs. I rimedi mi sembrano evidenti: 1°) si dovrebbe adottare una chiara politica di sviluppo; 2°) si dovrebbe disporre di aiuti adeguati, non astronomici ma solo un po' maggiori degli attuali, che ben utilizzati, permetterebbero di risolvere i problemi fondamentali; 3°) della gente competente ed all'altezza dovrebbe dirigere l'organizzazione ed i regolamenti.

Oggi abbiamo la notizia che Civilavia ha deciso, per personale competenza e qualificazione, di stabilire dei contatti diretti con i Clubs volovelistici. Questa notizia ci riempie il cuore di speranza; questo potrebbe essere l'inizio di una nuova politica e di una nuova azione per lo sviluppo del volo a vela italiano.

Il biposto diffonde

il volo a vela

Il volovelismo non può essere praticato che ad un alto livello di preparazione, soprattutto di pilotaggio, onde consentire che rimanga un'attività sicura ed affascinante come è soprattutto ora. Richiede quindi dedizione, costanza ed una certa assiduità.

Non tutti possono avere la quantità di tempo libero necessaria per conseguire da soli quell'esperienza e quella raffinata tecnica che consentono la libera ed entusiasmante pratica del volo a vela sportivo ed agonistico.

Vediamo infatti che la formazione della famiglia e la carriera sono i due fattori che più sottraggono giovani al nostro sport e ciò avviene in misura anche più rilevante che nelle altre attività ricreative. Tuttavia il fascino del volo a vela ne richiama un buon numero, non appena le legittime preoccupazioni per la famiglia o per il successo si fanno meno assillanti.

Sia per i giovanissimi che per i trenta-quarantenni è quindi necessario accelerare il processo di preparazione affinché il minor numero di persone sia sottratto al volo a vela prima di averne sperimentato a fondo le gioie e le virtù educative.

Nelle scuole il biposto — sostituito ai vecchi libratori monoposto — consente ora un'istruzione più rapida e completa, per quanto riguarda il primo periodo. Nell'apprendimento superiore identicamente un buon biposto accelera la formazione sportiva ed il confronto con le più avanzate tecniche di volo, sia accompagnandosi ad un buon istruttore che volando semplicemente con un pilota da competizione. Allo stato attuale tuttavia solo pochi paesi hanno scuole di alta performance o di secondo periodo. Nella maggior parte dei casi il nuovo brevettato è lasciato solo

nel difficile compito di darsi una esperienza ed una tecnica. Ed è in questa fase che la strada si rivela lunga e faticosa.

Perchè sia più diffuso il rapporto fra chi è esperto e che lo è meno occorre che la maggior parte dei piloti da competizione siano invogliati a volare con un collega meno esperto ed anche con un semplice simpatizzante. Perchè ciò avvenga è indispensabile che le prestazioni dell'aliante biposto non siano inferiori a quelle dei più moderni veleggiatori da competizione; altrimenti in gran parte i piloti provetti preferiranno compiere da soli i voli più belli e più ricchi di esperienza.

È necessario che progettisti e costruttori ritornino a considerare il biposto non più soltanto come apparecchio per la scuola basica.

Il mercato è aperto: aliante a due o più posti di altissime caratteristiche sono attesi da tutti coloro che praticano il volo a vela ed anche da coloro che, appassionati, non hanno potuto praticarlo a suo tempo.

È necessario quindi che la F.A.I. ripristini la categoria biposti nei Campionati del Mondo. Solo così le nazioni saranno spronate ad affrontare anche la costruzione di questo tipo di aliante, così come lo sono per gli « standard » ed i « libera » di alte caratteristiche.

Non è difficile notare come sia diminuita la costruzione dei biposti di alte caratteristiche dopo che tale categoria è scomparsa dal regolamento dei Campionati Mondiali.

U.S.P. International Gliding Club

Riportando la proposta per il ripristino dei Campionati Mondiali per alianti biposti, siamo lieti di comunicare che nella recente riunione della C.V.S.M. della F.A.I. è stato dato incarico a S. Kunz e A. Welch di studiare l'inserimento della categoria biposti per i prossimi Campionati Mondiali del 1970 che dovrebbero svolgersi a Marfa nel Texas.

**Una proposta per la FAI:
riportare al Campionato del Mondo i biposti.**

Idea di Giorgio Orsi e Riccardo Kufferle.

Ai Campionati del Mondo di volo a vela partecipano sempre gli stessi piloti e non cambiano mai nonostante che gli anni passino.

Lo avete notato?

Fra non molto, allora, faremo una strana constatazione: i piloti migliori del mondo saranno piuttosto anzianotti. D'accordo, l'età porta l'esperienza, ma in uno sport è più logico, più giusto e diciamolo francamente, anche più naturale, incontrare gente giovane. Come mai questa inflazione di seconde primavere?

Se vogliamo analizzare il fenomeno, facciamo mente locale sui vari clubs ai quali apparteniamo: le nazioni sono diverse, e così i metodi, ma ciò non toglie che il campo di volo a vela di Lasham in Inghilterra, sia molto simile, come concetto, a quello di Calcinate del Pesce in Italia.

Si può quindi generalizzare il discorso. Gli « allievi », le nuove leve, sono molto seguiti: hanno uno o più istruttori a loro disposizione, possono imparare rapidamente e seguono i corsi con grande passione e profitto. Ricordiamoci di quante volte abbiamo osservato gli atterraggi disinvolti e « pennellati » dei giovani e

abbiamo pensato a loro come nostri successori. Al momento del primo « solo », però, arriva il momento della verità. Il nostro giovane pilota, entusiasta, che già si sente « qualcuno », si rende invece conto di non essere affatto un vero pilota di volo a vela.

I « bravi » del club partono per voli di distanza, velocità, effettuano percorsi identici a quelli delle gare e li svolgono con lo stesso spirito, parlano di cose misteriose come « il McReady », la polaccata, il regolo d'arrivo, per non citarne che poche. Il « poverino » naturalmente cerca di sapere, s'informa, ma non riesce a sapere nulla. L'istruttore non lo segue più perchè ormai può benissimo volare da solo. I bravi dicono: è uno che ha appena decollato, deve imparare ancora tante cose.

Ma allora chi si deve occupare di questo nuovo pilota, per non lasciarlo abbandonato a se stesso?

Basterebbe dire: « Voi, egoisti di grandi piloti che non siete altro, montate sulla carretta biposto del club e insegnate a questo signore tutto quello che deve sapere per volare come voi! » Pubblichiamo editti, facciamo riunioni, stabiliamo turni di lavoro: macchè, quando la giornata è bella i bravi spariscono tutti. Tutti in volo in monoposto.

In un certo senso hanno ragione! Abbiamo calcolato che nel nostro club le giornate veramente belle sono al massimo venti all'anno, gare escluse. Chi rinuncia a diversi di questi voli solo per accompagnare un nuovo pilota in un volo mediocre sul biposto scuola?

A questo punto ci troviamo ad affrontare il vero problema cui questa lunga parentesi è servita da premessa: lasciare le cose come stanno e correre il rischio di perdere, da un punto di vista sportivo e anche da un punto di vista assoluto, questi nuovi piloti, oppure tirare finalmente la testa fuori dalla sabbia e cercare una vera soluzione?

Se è difficile che dai nuovi piloti escano dei forti volovelisti in grado di affrontare domani anche un campionato del mondo, ciò è soltanto una conseguenza di ciò cui abbiamo accennato: manca la possibilità di un'istruzione « da gara » per questi ragazzi.

Perchè i piloti affermati non insegnano ai nuovi?

Non possono, perchè sarebbe come insegnare a far le corse in automobile disponendo solamente del furgone del droghiere: anche se nuovo ed in ottime condizioni, non potrà mai dare un'idea della formula uno. Dunque ci vogliono dei biposti di caratteristiche compatibili con quelle dei monoposti attuali da gara.

Facile: basta ordinarli alle fabbriche. D'accordo, ma avete idea di quanto verrebbero a costare? Moltissimo. Se queste osservazioni si fermassero a questo punto, varrebbero quanto un buon consiglio, cioè niente, in quanto non propongono niente di nuovo.

L'unico sistema per creare un vero mercato di biposti di alte caratteristiche, a prezzi ragionevoli, è quello di reintrodurre il biposto ai campionati mondiali. Dal punto di vista organizzativo non cambia nulla, ma riusciremmo finalmente

a sbloccare la situazione di questi nuovi piloti che, per poter volare tanto bene da partecipare a un campionato del mondo, non avrebbero più bisogno di impiegare metà della loro vita.

Non dovrebbero esserci obiezioni o critiche. La situazione illustrata esiste, e tutti se ne rendono conto: mancano i piloti, non c'è rinnovo sufficiente.

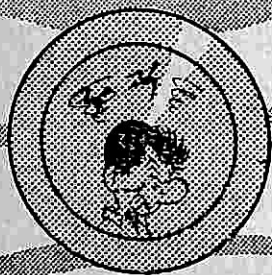
Allora, ritorniamo per un momento al nostro neo-pilota così amareggiato: lo troviamo su un'ottima macchina, durante uno dei suoi primi voli di distanza: è occupato a centrare il McReady. Ci sono termiche da quattro metri, lui mette l'anello sull'uno: quanti anni ci vorranno prima che abbia il coraggio di mettere quell'anello sul quattro? Vediamolo invece su un biposto ad alte caratteristiche insieme con un campione del suo club: avrà imparato a mettere l'anello sul più quattro fin dai primi voli e sarà diventata per lui un'operazione automatica e logica. A questo punto la sua preparazione comincerà veramente ad avvicinarsi a quella necessaria per un campionato mondiale.

Mit diesem Artikel wird seit langer Zeit endlich wieder einmal eine Lanze für den Doppelsitzer im Wettbewerb gebrochen. Warum dominieren seit Jahren immer die gleichen Piloten in den Weltmeisterschaften und Landesmeisterschaften? Weil dem Nachwuchs häufig das geeignete Leistungstraining mangelt und zwar nicht zuletzt wegen des Fehlens schneller, moderner Doppelsitzer. Hier wird erläutert, wie wirksam die Nachwuchsschulung unter Anleitung erfahrener Strecken- und Wettbewerbsflieger sein kann und vorgeschlagen, die Doppelsitzer-Klasse wieder in die Weltmeisterschaften aufzunehmen, denn dies würde neue Impulse für den Bau moderner Zweisitzer geben.

With this article a word is spoken in favour of doubleseaters to be included in championships. Why we see since a number of years always the same pilots in national and international competitions dominating the field? Because the young chaps often do not have the right opportunity to train and learn, mainly because modern doubleseaters do not exist. This article explains, how effective such a training program under the direction of experienced long distance and competition pilots can be and it is suggested to include the doubleseater-class again in the world championship. This would give new impulses to plan and build modern, fast doubleseaters.

Avec cet article nous voulons parler au bénéfice de l'inclusion aux Championnats des planeaux biplaces. Pourquoi nous voyons depuis beaucoup d'années toujours les mêmes pilotes qui gagnent les concours tant nationaux que internationaux? Parce que les nouveaux pilotes de vol à voile plusieurs fois n'ont l'opportunité de s'entraîner et d'apprendre, surtout pour faute des modernes biplaces. Cet article montre comment peut être posé ce programme d'entraînement avec la direction des velivoles expérimentés et conseille l'inclusion de la classe des biplaces aux Championnats du Monde. Ce donnera des nouvelles forces pour étudier et construire des modernes et veloces biplaces.

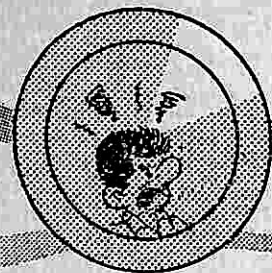
ANOSSIA



15 Δ 45
SECONDI

DA
40.000 ft.
A
35.000 ft.

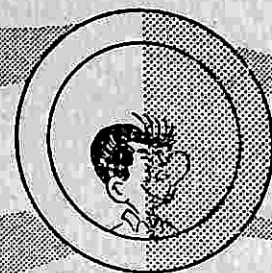
- PERDITA IMMEDIATA DELLA CONOSCENZA (SCARSI O ASSENTI I SINTOMI PREMONITORI)



5
MINUTI

DA
25.000 ft.
A
20.000 ft.

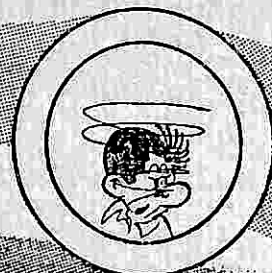
- ALTRI SINTOMI CHE POSSONO AVERSI IN QUALSIASI SUCCESSIONE E IN QUALSIASI QUOTA SUPERIORE AI 10.000 PIEDI.
- MODIFICAZIONE DELLA PERSONALITA' COME PUO' AVVERARSI IN UNA LEGGERA FORMA DI ETILISMO ACUTO - CIANOSI.



1/2
ORA

DA
18.000 ft.
A
15.000 ft.

- FALSA SENSAZIONE DI SICUREZZA: NON-CURANZA PER LE PERCEZIONI SENSORIALI, SCARSO COORDINAMENTO, SONNOLENZA, VERTIGINE.
- SENSAZIONE DI RONZIO, TREMORI MUSCOLARI O A TIPO TETANICO E MOMENTI DI INCOORDINAMENTO.



ORE

DA
15.000 ft.
A
10.000 ft.

- SI AVVERTONO I PRIMI SINTOMI (UNIVERSALMENTE NOTI)
- FACOLTA' DI GIUDIZIO E VISIONE INDEBOLITA.

notiziario

ATTENZIONE!

Il Ministero delle Poste e Telecomunicazioni prescrive che le stampe, per essere inoltrate, devono recare l'esatto numero di codice di avviamento postale.

Allo scopo di facilitare il nostro compito, rinnoviamo l'invito a tutti coloro che ricevono la rivista, per qualsiasi titolo o ragione, a volerci ritornare la cartolina allegata debitamente compilata e recante il numero del C.A.P.

Poichè ci sono già pervenute cartoline sprovviste del numero di Codice, preghiamo vivamente TUTTI di voler rinnovare l'invio della cartolina corredata del n. di C.A.P. In mancanza di tale numero, non possiamo garantire la regolare distribuzione della rivista.

Diploma Tissandier a Aldo Tait

La F.A.I., tramite l'Aero Club d'Italia, ha assegnato il Diploma Tissandier, alla memoria, al Comandante Aldo Tait, con la seguente motivazione:

« Pioniere del volo a vela in Italia, ne è stato uno dei primi e più appassionati cultori. Ha partecipato, in questa categoria di sport, alle Olimpiadi di Berlino del 1936, ottenendo notevoli risultati. Per diversi anni è stato membro della Commissione per il volo senza motore dell'Aero Club d'Italia, dedicandosi alla sua carica con passione e competenza. Ha incontrato la morte in un incidente di volo ».

Gli altri Diplomi Tissandier per il 1967, sono stati assegnati: al Gen. Felice Santini, Ispettore Generale dell'Aviazione Civile ed al Dott. Fulvio Setti, Consigliere dell'Aero Club d'Italia.

Raccolta notizie 1967

A cura del nostro Dott. Stefano Marietti è iniziata la richiesta di dati e notizie riguardanti l'attività svolta dai vari Gruppi. Vi preghiamo di voler provvedere con sollecitudine, inviando il materiale anche direttamente al nostro redattore: P.za Duomo 20, Milano 20122.

Alianti in vendita

Ci segnalano che sono in vendita due alianti M.100/S in ottime condizioni ed in linea di volo. Gli interessati all'acquisto possono scrivere alla rivista che provvederà all'inoltro delle offerte.

Commissione consultiva

Ci perviene la telefonata di Egidio Galli con la quale ci comunica che il Dott. Paolo Urbani, membro della Commissione, ha rassegnato le dimissioni.

La cosa ci sorprende in quanto a Bologna tutti ci sembravano d'amore e d'accordo, comunque, come si è fermata la girandola di nomi per la C.S., speriamo che si fermi anche quella per la C.C.

Formazione piloti professionisti

Per la prima volta l'Aero Club d'Italia ha potuto far sentire la sua voce in un convegno promosso dall'Istituto Nazionale di Navigazione sulla formazione dei piloti professionisti. Il tema assegnato all'Ae.C. d'Italia era: « Funzione degli Aero Clubs nella formazione dei piloti professionisti » ed è stato svolto dal Gen. Giuseppe Donno, Segretario Generale, in una ampia e dettagliata relazione.

La mozione finale del convegno apre la porta alle più rosee prospettive di sviluppo, ora non rimane che sapere se i vari Ministeri interessati vorranno dare il « carburante » necessario all'impegnativo decollo.

Iniziate le consegne del Diamant 18 m.

I primi esemplari del Diamant 18 m., aliante svizzero di alta performance, sono stati consegnati nel mese di Gennaio.

Questo tipo di aliante, costruito interamente con materie plastiche, è fabbricato dalla Flugund Fahrzeugwerke A.G. di Altenrhein e rappresenta la continuazione della serie Diamant HBV con aperture di 15 e 16,5 metri.

Le eccellenti caratteristiche e gli efficaci aerofreni della nuova versione da 18 metri, sono apprezzati da tutti i piloti che hanno provato la nuova macchina.

Attualmente la fabbrica produce da 3 a 4 alianti al mese. I due concorrenti svizzeri che parteciperanno ai Campionati Mondiali in Classe Libera ed altri piloti stranieri, hanno scelto questo tipo di aliante.

AVIASPORT

La revue du Pilote

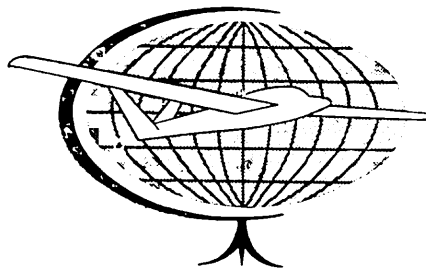
15, Allée Vendôme
Téléphone 591

Boite Postale 26

93 - Livry-Gargan
C.C.P. 11369 - 28 Paris

representante per l'Italia: Igino Coggi - Via Rainaldi 14 - 02100 Rieti.

VOLO A VELA NEL MONDO



RASSEGNA DELLA STAMPA VOLOVELISTICA INTERNAZIONALE

GERMANIA OCC.

(da *Aerokurier* a cura di G.v.K.)

** Un nuovo e valido mezzo per l'attività didattica

La continua ricerca per rendere più efficace e facilitare l'attività della scuola ha portato all'indipendenza dell'aliante dall'aeroplano trimotore, risolvendo in questo modo il problema n. 1 del nostro sport. Nel X Briefing di Bologna, dello scorso novembre, questo argomento è stato illustrato da una relazione di Riccardo Briigliadori che, in Italia, è stato il primo a scoprire i grandi vantaggi del nuovo mezzo.

fing di Bologna in questo stesso numero).
Oggi presentiamo ai nostri lettori il nuovo « Falke » della nota casa tedesca Scheibe di Monaco, un motoaliante biposto che secondo gli esperti rappresenta un potente mezzo di sviluppo per l'attività didattica.

Nel secondo semestre di quest'anno la Scheibe ha presentato il nuovo motoaliante biposto « Falke » (Sf-25B), il prototipo del quale ha ormai superato le 150 ore di volo suscitando un notevole interesse nei vari centri europei nei quali è stato presentato.

Si tratta di un tipo con posti affiancati, con fusoliera in tubi e motore anteriore fisso; l'ala bassa in due pezzi è di legno nella costruzione classica. Oltre alla ruota centrale ammortizzata, l'aliante dispone di due supporti con piccole ruote fissati sotto le due ali, che permettono le manovre ed il rullaggio in modo del tutto autonomo. Il ruotino posteriore è collegato con la pedaliera, completando così la più ampia indipendenza nelle manovre. Il motore è un Stama-1400C a quattro tempi, quattro cilindri contrapposti con la notevole potenza di 45 HP a 2500-3000 gpm. e risulta molto più silenzioso del precedente motore a due tempi, oltre ad una diminuita vibrazione. L'elica è montata sull'albero motore. L'avviamento, sia a terra che in volo, avviene con una maniglia montata nell'interno della cabina.

La potenza del motore permette una breve corsa nel decollo, e la salita media è intorno ai due metri al secondo. Il « Falke » è impiegabile anche come monoposto senza bisogno di zavorra; è anche munito di gancio per il traino, sia a motore che a verricello. La velocità di discesa, a motore spento, è intorno a 1 m/s a 70 Km/h. Il serbatoio ha una ca-

pacità di 32 litri e permette una autonomia di 3-4 ore, secondo la velocità di crociera, dai 120 ai 150 Km/ora, mentre la velocità massima è di 170 Km/h. Una prima stima, fatta dalla Casa costruttrice, permette di indicare un costo orario variabile da 15 a 20 DM. Qui di seguito riportiamo alcune caratteristiche tecniche.

Dimensioni:

— lunghezza	7,58 m.
— apertura alare	15,30 m.
— superficie alare	17,50 m.
— allungamento	13,4

Pesi:

— peso a vuoto	335 Kg.
— peso serbatoio pieno	22 Kg.
— carico utile	195 Kg.
— peso totale	530 Kg.
— carico alare biposto	30 Kg/mq.

Prestazioni:

— efficienza max	20 : 1
— velocità minima	60 Km/h
— velocità max	170 Km/h
— velocità di crociera	120/150 Km./h
— corsa di decollo:	
mono	100/120 m.
biposto	150/250 m.
— velocità di salita:	
mono	2,5 m/s
biposto	2,— m/s



** E' uscito un Phoebus 17 m.

La nota casa tedesca Boelkow, sfruttando le esperienze acquisite con lo standard di 15 m., ha realizzato una versione di 17 m. per la classe « libera ». Il collaudo pratico del nuovo monoposto si è svolto in occasione dei Campionati Nazionali Americani di quest'anno, al quale ha partecipato il campione tedesco Lindner, uno dei tre progettisti del Phoebus. Tra la massa dei 73 partecipanti, tra i quali molti con « superorchidee », Lindner con questa nuova versione si è classificato al sesto posto. Ecco qui di seguito alcuni dati tecnici: apertura 17 m., superficie 14,06 mq., allungamento 20,55, efficienza 42,3 a 90 Km/h., discesa minima 0,55 m/s., peso a vuoto 241 Kg., carico utile 134 Kg., carico alare 26,7 Kg/mq.

SVIZZERA

(dal nostro corrispondente Luca Pedotti)

** Concorso decentrale

Accanto al Campionato, esiste in Svizzera anche il cosiddetto « Nationaler Wettbewerb ». A questa gara possono partecipare tutti i volovelisti, anche stranieri se residenti in Svizzera, purchè in possesso della Licenza Sportiva della F.A.I. Il concorrente può scegliere luogo di partenza, data e compito a suo giudizio. Esso ha la scelta fra i seguenti temi: andata e ritorno, meta prefissata in linea retta o spezzata, circuito triangolare, distanza libera in linea retta o spezzata. Ai fini della classifica contano le tre migliori prestazioni, da notare però che ogni pilota deve classificarsi in tre discipline differenti.

La base per il punteggio è la distanza percorsa. Questa viene moltiplicata per due per il circuito triangolare, per 1,5 per l'andata e ritorno, per 1,3 nella meta prefissata e per 1 nella distanza libera, sia in linea retta che in linea spezzata.

Nessun punteggio è attribuito per l'altezza, la durata o la velocità.

L'omologazione dei piloni viene fatta per mezzo di fotografie.

La partenza, l'arrivo o almeno un pilone, devono essere su territorio svizzero.

Prima della partenza, sul barogramma, deve essere iscritta la prova, controsegnata da un Commissario Sportivo accreditato dall'Aero Club.

Oltre alla classifica individuale, esiste una classifica a squadre. Ogni squadra è composta da tre piloti, almeno due dei quali devono classificarsi individualmente. Il punteggio è rappresentato dalla media dei tre piloti.

Ecco le classifiche del 1967:

Individuale:	1 R. Seiler (Gr. Säntis), con Elfe MNR	punti	62460
	2 E. Ehrat (Gr. Sciaffusa), con AN 66	»	58888
	3 J. Widmer (Gr. Zurigo), con Phoebus-B	»	41524
	4 R. Hösli (Gr. Arosa), con Diamant 15 m.	»	40600
	5 W. Lüthi (Gr. Grenchen), con Ka-6E	»	40584
A squadre :	1 Sciaffusa 1	con punti	37710
	2 Lenzburg 2	con punti	28326
	3 Blauer Windsack	con punti	26138
	4 Grenchen	con punti	25817
	5 Lenzburg 1	con punti	25794

Complessivamente si sono classificati 49 piloti e 10 squadre.

Le migliori prestazioni dell'annata, valide ai fini di questo concorso, sono state le seguenti:

- Distanza libera in linea retta: M. Oswald con 409 Km.
- Distanza libera in spezzata: R. Sailer con 540 Km.
- Meta prefissata in linea retta: H. J. Häfliger con 310 Km.
- Meta prefissata in spezzata: E. Ehrat con 619 Km.
- Andata e ritorno: R. Seiler con 411 Km.
- Circuito triangolare: R. Seiler di 495 Km.

Torneremo presto in argomento per illustrare i molti meriti di questo tipo di concorso.

POLONIA

(parzialmente estratto da Biil, a cura di Michel e Costanza)

Qualche informazione sulla produzione polacca

La Polonia è entrata nel mercato con i suoi prodotti aeronautici molto tempo dopo la fine della prima guerra mondiale.

Lo sviluppo dell'industria di un paese diviso e governato da tre governi d'occupazione, praticamente sulla base di due sistemi economici, permetteva il sorgere di un numero relativo di costruzioni d'amatore senza importanza commerciale. L'indipendenza portò anche le prime esperienze di produzione d'aerei basate sui modelli stranieri, specialmente francesi. L'inizio dell'esportazione comincia negli anni dal 1934 al '39 quando la fabbrica PZL ha venduto una parte di aerei da caccia (P. 11 e P. 24) e (P. 23, 42 e 43) ai Paesi Balcanici e la licenza di costruzione del P. 24 alla Turchia. La costruzione di alianti ebbe inizio già negli anni venti presso i centri di attività di volo a vela che erano le Scuole Superiori a Varsavia ed a Leopoli, ma senza una produzione di serie.

Un grande numero di alianti moderni nacquero negli anni trenta quando l'Ing. R. Weigl formò a Bielsko-Bia all'« Istituto di Volo a Vela » oggi riorganizzato come « Centro Sperimentale di Volo a Vela » (SZD). I più conosciuti progettisti che vi lavorano in quel periodo furono: Kocjan, Grzeszczyk e Crevwinski ed i tipi più interessanti realizzati furono: per la scuola, Chajka, Salamandra, Komar, e da performance: Delfin, SG. 3, PWS-101 ed un biposto « Mewa ». La licenza per la produzione del primo gruppo venne venduta in Finlandia, Bulgaria, Jugoslavia ed Estonia.

La Polonia partecipò anche alla costruzione dell'aliante olimpionico, in occasione del concorso indetto dall'ISTUS. Il concorso venne vinto dall'aliante tedesco « Olimpia » MEISE ma il polacco ORLIK si classificò al secondo posto. Questo aliante fu venduto negli Stati Uniti dove è ancora in servizio dopo 28 anni; è ancora usato da Mc. Craedy ed ottenne il record USA di guadagno di quota.

Dal 1946 l'S.Z.D. ha costruito 33 tipi di nuovi alianti e più di 100 modificati. I più conosciuti sul mercato europeo sono i: Mucha 100A e Standard, Jaskolka (rondinella) Foka, Zefir ed il biposto Bocian. Nei mesi scorsi ha presentato un nuovo Standard: « Pirat » come pure un nuovo aliante completamente acrobatico, laminare, carrello retrattile, V/max 350 Km/h: « Kobus 3 ». Lo stesso dopo un incidente è in corso di modifica, modifiche che non sono ancora ultimate.

In totale la Polonia ha esportato più di 600 alianti in 40 paesi negli ultimi venti anni. Un tipo speciale di Mucha ed un aliante acrobatico « Jastura » (falco) sono stati venduti alla Germania orientale.

Nel 1954 l'S.Z.D. ha mandato un gruppo di ingegneri in Cina; in tre anni di lavoro hanno realizzato una fabbrica di alianti a Chen-Jan nella provincia di Mukden che costruisce 5 tipi di alianti polacchi ed un tipo originale cinese. I Cinesi esportano questi alianti negli altri paesi asiatici.

STATI UNITI

(Da *Soaring*, traduzione di Selene Maltini)

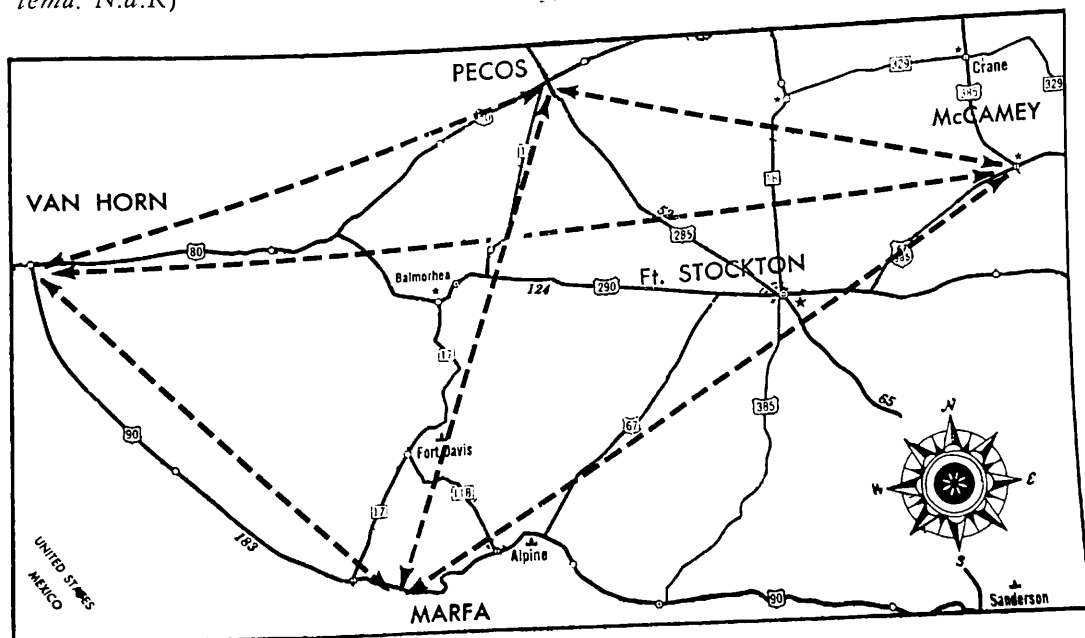
Il Campionato Americano

Dal 4 al 14 luglio si è svolto a Marfa nel Texas il 34° Campionato Nazionale di Volo a Vela degli Stati Uniti. Questo campionato ha attirato il più grosso numero di « super-alianti » mai riunito nello stesso luogo e la maggior parte dei migliori piloti americani insieme ad un certo numero di stranieri. Gli alianti in gara erano 74, 23 di produzione americana e 51 di produzione tedesca, svizzera, inglese e australiana. Una decina di aerei tra Cessna e Piper provvedevano ai traini, e tutti i concorrenti potevano decollare in meno di un'ora.

1° giorno di gara. Velocità su percorso triangolare di 236.4 miglia. Il primo giorno di gara è uno dei più cruciali per le condizioni metereologiche avverse. Il gruppo più numeroso di concorrenti viene infatti bloccato al primo pilone da una tempesta di sabbia e solo una piccola parte riesce a passare e ad ottenere un buon punteggio. La maggior parte dei concorrenti è costretta ad atterrare dopo aver percorso neppure un terzo del triangolo. Poichè solo due piloti riescono a portare a termine la gara: Stur su BS-1 (40.33 mph) e Smith su Sisu (35.34 mph), ai fini della classifica viene calcolata solo la distanza.

2° giorno di gara. Distanza entro un'area limitata dai piloni di Marfa, Van Horn, Pecos e McCamey.

(È la prima volta che viene proposto questo tipo di tema, inteso a limitare la fatica e le spese dei lunghi recuperi. Il concorrente ha quattro piloni a disposizione e può scegliere il percorso che preferisce, e anche ripeterlo varie volte in tutti i sensi. Le linee tratteggiate sulla cartina indicano le scelte che si offrono ai piloti per svolgere questo tema. N.d.R.)



I decolli iniziano tardi e le condizioni abbastanza buone favoriscono partenze veloci, ma nel pomeriggio peggiorano rapidamente, e l'interesse dei piloti si svolge ben presto dai piloni al terreno accidentato: molti scelgono le autostrade e le squadre sono spesso costrette a trasformarsi in vigili per bloccare il traffico!

25 piloti percorrono 250 miglia e 13 più di 300. Vince Dick Schreder su HP-13 con 444.5 miglia: percorso Marga, McCamey, Pecos, Van Horn, Marfa, McCamey.

3° giorno di gara Andata e ritorno di 146 miglia. Marfa, Fort Stockton, Marfa.

Al briefing accesa discussione (*tutto il mondo è paese - N.d.R.*) sulla visibilità (o sarebbe meglio dire invisibilità) dei piloni. Il meteo dichiara che il fronte freddo è ancora in marcia verso sud e venti deboli e variabili sono previsti per mezzogiorno. I venti deboli e variabili del Texas sono tali che numerosi piloti si rifiutano di portare gli alianti in linea. Alcuni decidono però di partire poco prima di mezzogiorno e vengono seguiti da un altro buon gruppo. Alle 12.15 scoppia una tempesta di sabbia e i piloti e gli alianti ancora a terra riescono a ripararsi a stento. Poi tutto scompare improvvisamente come era cominciato. La maggior parte dei piloti decollati prima di mezzogiorno riescono ad evitare la tempesta, ma John Ryan su Sisu, finito sul bordo del tornado, si trova a volare completamente rovesciato e solo dopo molti sforzi riesce a riportare l'aliante in linea di volo. Le partenze riprendono comunque dopo le 14 ma con poco successo. 23 piloti completano il percorso e 29 arrivano fino al pilone. Vince Moffat su Diamant ad una media di 49.5 mph.

4° giorno di gara. Andata e ritorno di 146 miglia, ripetizione del tema del giorno precedente.

Buone le condizioni metereologiche e base dei cumuli alta. Data l'esperienza dei giorni passati viene annunciato che « la polizia stradale in pattuglia sulle autostrade del Texas offre piena collaborazione ai volovelisti », un concorrente propone che sulle autostrade vengano posti cartelli con la scritta « attenzione alianti in atterraggio », lo scherzo viene tacitato con un severo « i buoni piloti non atterrano sulle strade ». Date le buone condizioni metereologiche il tema risulta facile e 62 piloti portano a termine il percorso, mentre 7 atterrano fuori campo. Vince Smith su Sisu ad una media di 61.2 miglia orarie.

5° giorno di gara. Distanza entro un'area limitata dai piloni di Marfa, Van Horn, Pecos e McCamey.

Buone le condizioni metereologiche con cumuli sul campo e un forte vento da sud. I risultati sono ottimi: 5 piloti superano le 400 miglia, 27 le 300 e 23 le 200. Vince Allemann su Libelle con 472 miglia percorse. Il tema, inteso a limitare i lunghi recuperi, non è molto apprezzato dalle squadre che, in continuo contatto radio con i piloti, percorrono centinaia di miglia entro l'area prescritta, comunque la distanza dal luogo di atterraggio al campo risulta sempre limitata ed i piloti possono rientrare velocemente a Marfa.

6° giorno di gara. Velocità triangolare di 201 miglia con piloni a Pecos e Fort Stockton.

Le condizioni meteo si presentano molto simili se non migliori di quelle del giorno precedente. Si avranno formazioni cumuliformi e cirri verso mezzogiorno con vento in superficie di 10 nodi. Vince Moffat su Diamant con una media di 68.3 mph, ed afferma che questo è stato il primo giorno di gara con condizioni veramente nel « Texas style ».

7° giorno di gara. Velocità su percorso triangolare di 273 miglia con Piloni a Pecos e McCamey.

Le condizioni meteo sufficientemente buone permettono a 47 piloti di completare il percorso mentre una ventina atterrano fuori campo. Vince ancora Moffat su Diamant, la sua terza vittoria in questo campionato, con una media di 63.9 mph.

8° giorno di gara. Distanza libera.

Le condizioni meteorologiche sono molto buone anche se variabili e permettono percorsi in svariate direzioni, molti piloti incontreranno temporali sul loro percorso ma in genere i risultati sono molto buoni. Vince Schreder su HP-14 con 460 miglia, seguito da Bikle su SHK con 448 miglia e Comte su Diamant con 432 miglia.

Il giorno seguente, naturalmente con un tempo bellissimo, viene utilizzato nei recuperi.

Al 9° giorno di gara viene annunciato un altro tema di distanza libera, ma le condizioni meteorologiche non sono buone ed il vento è molto forte. Dopo un secondo briefing il Campionato viene dichiarato chiuso.

Classifica Generale.

Piloti	Allanti	1	2	3	4	5	6	7	8	Punteggio totale
Smith, A.J.	Sisu	1000	872	979	1000	866	990	942	776	7425
Schreder	HP-14	296	1000	979	879	928	915	932	1000	6929
Johnson	HP-13	810	872	923	960	746	923	825	715	6774
Moffat	D'amant	320	693	1000	883	819	1000	1000	863	6578
Greene	Libelle	801	611	870	877	850	859	857	752	6477
Lindner (Ger.)	Phoebus	354	872	900	948	819	915	879	760	6447
Allemann	Libelle	286	829	683	922	1000	906	960	793	6379
Briegleb	BG-12B	808	778	681	864	737	825	804	776	6273
Klein	Libelle	320	788	705	970	657	945	901	786	6072
Bikle	SHK	350	621	844	906	702	830	838	975	6066
Peter	Ka-6	354	643	769	789	815	795	863	834	5962
Scott	Ka-6E	316	829	701	899	547	861	833	763	5749

ARGENTINA

(da Aviacion)

Viene ufficialmente confermata la data dei Campionati Nazionali Argentini che si terranno, come l'anno scorso, sull'Aeroporto di Pehuajo (Pcia Buenos Aires) dal 28 gennaio al 10 febbraio. È prevista la partecipazione di ospiti stranieri. Gli inviti sono stati mandati ad Henry, Makula, G. Orsi, Schreder nonché agli Aero Club Sud-Americani. Al momento di andare in macchina non conosciamo ancora i nomi dei piloti non argentini partecipanti a questo Campionato. I due candidati ai Mondiali, Hossinger e Frene, voleranno con i nuovi HP 14 che sono in corso di approntamento e che saranno usati anche in Polonia dalla squadra Argentina.

FRANCIA

Il campionato nazionale di Francia

a cura di Igino Coggi

Il 5 agosto, mentre a Rieti erano in pieno svolgimento le gare nazionali, si concludeva sull'aeroporto di Bourges il campionato nazionale francese che vedeva trionfatore Jean-Claude Penaud davanti ad un'agguerrita compagine di avversari l'uno più temibile dell'altro, mentre nella classe degli alianti di 2ª categoria si imponeva una rivelazione del '67, il tenente Tavernier ai comandi di un « Mésange » (il nostro M-100 S « made in France »). Il vedere più da vicino il sistema con cui si sono svolte le gare transalpine può risultare assai interessante, soprattutto se si tiene conto che i nostri colleghi francesi si sono trovati ad affrontare problemi, in fatto di campionati, assai simili ai nostri in special modo per gli alianti non essendo ancora possibile far gareggiare i concorrenti con un unico tipo di aeromobile, come avviene invece Oltrecortina, dato il numero ancora ridotto di « Edelweiss » disponibili. Vedremo più avanti come il problema degli alianti sia stato risolto nella maniera più semplice e pratica, anche se non priva di difetti.

Fino al 1965 nella famosa « Huit Jours d'Angers » era inserita la disputa del campionato federale di Francia cui prendevano parte i primi classificati delle gare organizzate nelle unioni regionali in cui è stato diviso il territorio francese; questa particolare classifica era stilata a parte, indipendentemente dalla graduatoria raggiunta dal concorrente nella classifica generale della nota competizione. Il primo classificato era in seguito perfezionato a cura dello Stato per diventare poi membro della « Equipe de France » la schiera dei « grandi » da inviare nelle competizioni internazionali di primaria importanza o dovunque fosse necessario rappresentare nel modo più degno la Francia volovelistica.

Dal 1966 invece si è ritornati alla competizione indipendente, il cui vincitore è laureato campione nazionale. L'anno scorso tutto fu organizzato in via sperimentale e il risultato fu un ammasso di « grane » e dispute verbali di cui si sente ancora l'eco.

Comunque non tutto fu sbagliato, se quest'anno si è rimasti nella via intrapresa nel 1966 (e che ci pare anche la più logica), ovviamente con molte modifiche; anche l'edizione del 1967 è lungi dall'essere definitiva come organizzazione di gara. Si arriverà alla soluzione definitiva nel 1968 o, forse più probabilmente, addirittura nel 1969.

Al campionato partecipano solamente concorrenti di nazionalità francese e gli eventuali stranieri gareggiano fuori-gara, come era il caso quest'anno del belga Stouffs invitato dalla federazione nazionale aviovelica. I posti, limitati a 60, sono riservati d'ufficio con il seguente criterio: quindici ai primi classificati del campionato precedente (Cartry, Penaud, Girard, Mercier, Mattern, Gavillet, Henry, Vaneecke, Klein, Ragot, Lartigue, Lemaire, Labar, Gambaert e Lataste), dieci ai primi classificati dei campionati aviovelici militari organizzati nelle tre Regioni Aeree rispettivamente a Digione, Romorantin e Saintes, mentre i restanti trentacinque sono attribuiti ai volovelisti classificatisi ai primi posti nelle gare disputatesi nelle unioni regionali in primavera (cui hanno partecipato in complesso 150 piloti) a Colmar, Besançon, Bordeaux, Montargis, Amiens, Le Mans, Rennes, Vinon, Romans e Isoudoun. Alla fine quest'anno i concorrenti presenti a Bourges (anche la sede varia di anno in anno, quella del 1966 era Blois) erano complessivamente cinquantasei cui si aggiungeva Stouffs fuori gara.

Il sistema di punteggio è alquanto diverso da quello dei Mondiali per quanto ne ricalchi gli schemi; nelle gare regionali vi è qualche variante dato il minor numero di concorrenti presenti in ciascuna gara. Una prova è considerata valida quando il 25 % dei concorrenti ha superato una distanza minima di 40 Km. Per ogni prova viene stabilito un numero massimo di punti giornalieri (N_{max}) dipendente dal numero di coloro che abbiano raggiunto questa distanza ($X \geq 40$ km), con formula: $N_{max} = 32 \cdot Q - 600$ ove Q è la percentuale dei concorrenti che ha superato X . Quindi se $Q \geq 50$, $N_{max} = 100$.

Nelle prove di velocità N_{max} si scompone in un punteggio per la velocità ed uno per

la distanza con le formule: $N_v = \frac{n}{N} \cdot$

N_{max} (ove N_v è il punteggio assegnato, n il numero dei concorrenti che hanno terminato la prova, N il numero dei partenti) per la velocità, mentre per la distanza (N_d) si ha $N_d = N_{max} - N_v$. Per chi ha terminato la gara il punteggio della velocità

(P_v) sarà dato da $P_v = \frac{T^2}{t^2} \cdot N_v$ (T mi-

glior tempo realizzato, t quello registrato dal concorrente), mentre per la distanza (P_d) avremo $P_d = N_d = N_{max} - N_v$ e pertanto la somma totale dei punti (P_t) viene data da $P_t + P_d + P_v$.

Per chi finisce fuori campo avremo $P_t = \frac{d - 20}{D} \cdot N_d$ con $D =$ lunghezza del

percorso assegnato e d pari alla distanza percorsa dal concorrente.

In caso nessuno termini la gara, questa viene trasformata in distanza libera su banda con punteggio totale (P_t) dato da

$P_t = \frac{d - 20}{D} \cdot N_{max}$, ove D sarà la

maggiore distanza della giornata.

Gli alianti in gara erano un problema tutt'altro che secondario, essendo prevista la partecipazione di macchine dalle caratteristiche più disparate. Scartando la penalizzazione degli alianti d'alte caratteristiche con degli « handicaps », si è deciso di ripartire le macchine in gara in due catego-

rie a seconda della Emax. Qualora questa sia uguale o superiore a 31 l'aeromobile è classificato in 1ª categoria, altrimenti è iscritto nella 2ª. Le classifiche generali sono separate, con due vincitori, mentre la commissione di gara ha la facoltà di assegnare temi diversi alle due categorie. Qualche difficoltà hanno posto i due Ka.6B e CR partecipanti che alla fine sono stati iscritti in 1ª categoria, ove su 29 partecipanti (compreso Stouffs) 20 erano su « Edelweiss » e gli altri due Ka.6E, Austria, Foka 3, Zugvogel III-B, Zug-Avia (Zugvogel III costruito in Francia), Vasama, oltre al Ka.6B e al Ka.6CR sopracitati. In 2ª categoria c'erano tredici M-100S, dieci Fauconnet (versione francese dell'L/Spatz-55), due Br.905 Fauvette, Wa.20, Wa.21, Wa.22. L'uso della radio è stato interdetto ad entrambe le categorie.

* * *

Le gare si aprono ufficialmente il 28 luglio, ma per la meteo poco favorevole non si dà alcuna prova.

1ª prova 29/7/67

1ª categoria: triangolo di 208 km

2ª categoria: triangolo di 169 km

Dei 29 partiti, 26 rientrano a Bourges. Vince il belga Stouffs in 2h 57' 10" essendo stato Cartry, che ha effettuato il miglior tempo, squalificato per un passaggio errato su un pilone; vincitore effettivo della gara (ai fini del punteggio) è Penaud. Nella 2ª categoria dove su 27 partiti, 11 finiscono fuori campo, la vittoria arride a Tavernier.

2ª prova 30/7/67

1ª categoria: triangolo di 273 km

2ª categoria: triangolo di 162 km

Vittoria nella 1ª cat. di Girard a 72 km/h di media, mentre Metge su M.100 S vince nella 2ª a circa 60 km/.

3ª prova 1/8/67

- 1ª categoria: triangolo di 201 km
- 2ª categoria: triangolo di 165 km

Dopo una giornata di sosta per presenza di temporali, si ricomincia con un'ottima gara. Difatti in 1ª cat. Cartry vince ad 87 di media precedendo Penaud, Girard e Geskis tutti con velocità superiori agli 80 km/h. Buoni i risultati anche in 2ª cat. ove torna alla vittoria Metge con 62 km/h.

4ª prova 3/8/67

- 1ª categoria: triangolo di 221 km
- 2ª categoria: triangolo di 168 km

Anche il 2 agosto si è rimasti a terra per violenti temporali e per il passaggio di un fronte freddo. Il giorno successivo è Labar che vince alla media di km/h 82,4 precedendo di stretta misura Cartry, Penaud e Mercier. In 2ª categoria Tavernier torna alla vittoria con oltre 60 di media.

5ª prova 4/8/67

- tema unico: triangolo di 315 km

In 1ª categoria rientrano 21 alianti e la vittoria va a Girard che spinge il suo Edelweiss a oltre 74 km/h di media seguito da Penaud, Lemaire, Gavillet ecc.; Klein « scassa » il suo Zug-Avia atterrando fuori campo ed è costretto al ritiro. In

2ª categoria i risultati sono disastrosi. Solo Schroeder rientra a Bourges impiegando con il suo Fauconet 5 h 34', tempo non disprezzabile, mentre gli altri sono tutti fuori, cinque dei quali con oltre 300 km, scesi in vista del campo.

6ª prova 5/8/67

- tema unico: triangolo di 315 km

Lo stesso tema di ieri ed una conclusione veramente degna di un campionato di Francia; 47 piloti dei 54 partiti rientrano alla base con velocità eccellenti. Il vincitore della 1ª cat. è Labar alla media di 83,7 km/h mentre Tavernier che vince la 2ª categoria spinge il suo M.100 S a 65 km/. Da notare che tra i piloti di questa classe moltissimi gareggiavano sul Fauconet, ossia sullo Spatz, cioè, per noi italiani, sul vecchio Passero.

Igino Coggi

Classifica generale del campionato di Francia:

1ª categoria

1	Penaud	Edelweiss	Punti 5704
2	Girard	»	» 5581
3	Mercier	»	» 5300
f.g.	Stouffs	Ka.6 E	» 5231
4	Gombert	Edelweiss	» 5119
5	Labar	»	» 4887
6	Delvigne	Ka.6 E	» 4806
7	Mazalerat	Edelweiss	» 4649

8	Cartry	»	»	4512
9	Weiss	Austria St.	»	4436
10	Geskis	Edelweiss	»	4406
11	Lataste	Vasama	»	4355
12	Jamet	Ka.6 B	»	4297
13	Gavillet	Edelweiss	»	4092
14	Mattern	»	»	4083
15	Lemaire	»	»	4014
16	Tesseyre	»	»	3997
17	Pailloux	»	»	3989
18	Vaneecke	»	»	3886
19	Lartigue	»	»	3825
20	Mounier	»	»	3783
21	Fulop	»	»	3293
22	Ragot	»	»	3099
23	Nottorn	Ka.6 CR	»	2935
24	Delbarre	Edelweiss	»	2915
25	Schafner	Zugvogel 3 B	»	2840
26	Wuillai	Edelweiss	»	2658
27	Quèmere	Foka 3	»	2577
28	Klein	Zug-Avia	»	2526

2ª categoria

			Punti	5374
1	Tavernier	M.100 S	»	4930
2	Delort	»	»	4723
3	Jansenn	Fauconnet	»	4629
4	Larminach	»	»	4605
5	Schroeder	»	»	4457
6	Tourain	»	»	4471
7	Kuntz	M.100 S	»	4330
8	Laux	»	»	4324
9	Moya	Fauconnet	»	4287
10	Moniot	»	»	4146
11	Abeille	M.100 S	»	4079
12	Mallick	Fauconnet	»	4057
13	Houde	»	»	4005
14	Metge	M.100 S	»	3815
15	Ducrest	»	»	3721
16	Desserprit	»	»	3414
17	Gouraud	Fauconnet	»	3371
18	Berry	Wa.22	»	3255
19	Canler	M.100 S	»	3159
20	Taboureau	»	»	3111
21	Buchou	»	»	2470
22	Cheri	Breguet 905	»	2296
23	Fleury	»	»	1991
24	Croveau	M.100 S	»	1948
25	Labonne	»	»	1847
26	Bechetoille	Wa.20	»	476
27	Lefevre	Fauconnet	»	168
28	N'Guyen	Wa.21	»	



Organisation Scientifique et Technique
Internationale du Vol a Voile

A Lezno

L'XI° Congresso

L'XI Congresso dell'OSTIV avrà luogo a Lezno in Polonia, dove si terranno anche i Campionati Mondiali di Volo a Vela 1968, da mercoledì 12 giugno a sabato 22 giugno incluso.

Il programma di massima è il seguente: 12 giugno inaugurazione ufficiale, 13-14-15-16 giugno relazioni tecniche, 17-18 giugno escursioni, 19-20-21 giugno relazioni sulla meteorologia, 22 giugno conferenza generale.

Tutti i soggetti delle relazioni, sia tecniche che meteorologiche, dovranno riguardare il volo a vela.

Tutti quelli che desiderano tenere una relazione a questo Congresso dovranno inviare il loro *nome, indirizzo e titolo della conferenza* al direttore della sezione tecnica — Lt. Col. ret. Floyd J. Sweet, 1910 Massachusetts Avenue, M. Lean, Virginia, U.S.A. — per le relazioni tecniche, e al direttore della sezione scientifica — Dr. Joachim P. Kuettner, 8721 Waterford Road, Alexandria, Virginia, U.S.A. — per le relazioni meteorologiche, *prima del 25 gennaio 1968.*

Durante la Conferenza Generale dell'OSTIV, che si tenne a St. Yan (Francia) il 13 giugno 1956, fu deciso di assegnare, durante i futuri Campionati Mondiali di Volo a Vela, un Trofeo al disegnatore (o ai disegnatori) di un aliante di classe Standard — messo a disposizione della giuria dell'OSTIV sul luogo stesso dei campionati — che fosse la migliore combinazione di convenienza, semplicità ed efficienza (buone performances).

Questa decisione fu presa con l'obiettivo d'incoraggiare la progettazione di alianti di classe Standard che favorissero lo sviluppo del volo a vela nel mondo con la costruzione di alianti semplici e a buon prezzo, adatti soprattutto per l'impiego nei clubs.

Il Trofeo OSTIV è stato assegnato quattro volte, nel 1958, 1960, 1963 e 1965. La 5ª competizione per il trofeo OSTIV si terrà durante la settimana di allenamento precedente ai Campionati del Mondo (principalmente voli di collaudo) e durante le due settimane nelle quali si svolgerà il Campionato.

Direttore della giuria sarà il Dipl. Ing. B. Puzej, Polonia.

Le iscrizioni dovranno essere inviate all'OSTIV Secretariat, NLM Atoomgebouw, Schiphol Oost, Olanda, *prima del 25 gennaio 1968.*

Gli alianti iscritti alla competizione dovranno essere a disposizione della giuria durante le tre settimane sopracitate.

Inoltre anche l'OSTIV Sailplane Development Panel, si radunerà durante l'XI Congresso OSTIV a Lezno.

Alex Stirnemann

Zurigo, 15 Novembre 1967

(traduzione di Selene Maltini)

Federation Aeronautique Internationale

Rapporto di Mr. a Gehriger, Presidente della Commissione Internazionale del volo senza motore

(traduzione di Selene Maltini)

Nel 1966 a Santiago vi avevo comunicato le difficoltà che incontriamo ad organizzare i Campionati Mondiali di Volo a Vela ogni due anni e che era necessario trasportare al 1968 i prossimi Campionati.

Nel corso dell'ultima riunione del C.V.S.M., tenutasi a Parigi il 3 e 4 febbraio 1967, siamo stati felici di accettare l'offerta del Aereo Club di Polonia. Dopo dieci anni dal magnifico Campionato del 1958, questo Aereo Club propone ai volovelisti di tutto il mondo il suo centro e il suo splendido paese, la sua vasta espe-

rienza, la sua perfetta organizzazione e la sua generosa ospitalità. A nome del C.V.S.M. desidero ringraziare cordialmente l'Aereo Club di Polonia e il suo Presidente Mr. S. Antosiewicz per il loro gentilissimo invito. In occasione della prossima riunione del C.V.S.M., in novembre, non ci resterà che esaminare e dare la nostra approvazione ai Campionati del Mondo di Lezno.

Se le apparenze non c'ingannano, l'organizzazione dei futuri Campionati del Mondo ci darà meno problemi da risolvere: possiamo contare, nei prossimi dieci anni, sugli Stati Uniti nel 1970, poi sulla Russia, e altri paesi che fino ad ora si sono tenuti in disparte.

Il numero, in continuo aumento, dei partecipanti ai Campionati del Mondo, potrebbe condurre ad un sistema di pre-selezione regionale. Lo sviluppo considerevole del Volo senza Motore potrebbe affrettare questa soluzione. Uno dei primi compiti del C.V.S.M. sarà di trovare il modo di permettere agli sportivi che desiderano raggiungere questa « consacrazione » di accedervi senza eccessive spese e perdita di tempo.

Sebbene la C.V.S.M. abbia deciso di mantenere in vigore le attuali formule che reggono la classe Standard per permettere alle modificazioni in progetto di concretizzarsi e di affermarsi, nuovi postulati tendenti a sviluppare le attuali performances, richiedono una prossima realizzazione. Un serio studio dei progressi tecnici da una parte e il rispetto degli interessi dei costruttori e degli acquirenti di aliante di classe Standard dall'altra, porrà certamente ardui problemi.

Le soluzioni che si troveranno influiranno certamente sui rapporti tra i volovelisti e la C.V.S.M., e da un punto di vista più ampio sulla reputazione della FAI.

La C.S.V.M. non si limiterà al rispetto delle conoscenze acquisite, ma l'introduzione di nuove formule deve essere fatta con calma e sistema. Le spese ingenti che comporterà un cambio di politica nei confronti delle condizioni minime richieste per la classe Standard, esigono una azione prudente e riflessiva.

In occasione dei Giochi Olimpici svoltisi a Berlino nel 1936, il Volo a Vela, sport ancora giovane e senza esperienza, fu autorizzato a fare una dimostrazione quale disciplina fuori « Giochi ». Attualmente si sta cercando un sistema per permettere al Volo a Vela di fare la sua riapparizione ai Giochi Olimpici di Monaco del 1972 sotto una forma qualsiasi.

È certo che la presenza del nostro sport ai Giochi Olimpici otterrebbe un successo di prestigio. Non è d'altra parte altrettanto sicuro che i vantaggi di una pubblicità così ottenuta non siano di danno alle « performances » fin qui realizzate e che il successo innegabile, sul piano sportivo dei nostri Campionati del Mondo, non abbia a soffrirne.

Il Volo a Vela è uno sport complesso e costoso, e questo attirerà certamente l'attenzione degli organizzatori dei Giochi Olimpici, e penso che non saremo certo accolti a braccia aperte, tanto più poi che le attuali tendenze del Comitato Olimpico si volgono più verso una riduzione degli sport partecipanti che verso un loro aumento.

Nel caso che gli onnipotenti « Olimpici » ci accettassero nel loro seno, bisognerà fissare un opportuno avvicendamento tra i nostri Campionati del Mondo e i Giochi Olimpici. Sarà necessario comunque trovare anche una soluzione sul piano finanziario e sul tempo richiesto che sia accettabile per i veri dilettanti.

A. Gehriger

I lavori dell'ultima sessione

(a cura di Selene Maltini)

Campionati del Mondo 1968

Il delegato della Polonia fornisce alcuni dettagli concernenti i Campionati che si svolgeranno all'Aeroporto di Lezno dal 9 al 23 giugno 1968, che completano il Bollettino n. 2 e i Regolamenti già inviati ai Membri:

- Sarà in vigore un sistema di conteggio dei punti simile a quello usato in Argentina.
- Parteciperanno più di 50 alianti per ciascuna delle due classi.
- I FOKA IV in affitto saranno equipaggiati di paracadute e carrello ma non di macchina, ossigeno, radio e barografo. Saranno a disposizione una ventina di questi alianti che non basteranno però a soddisfare tutte le richieste. Saranno messi a disposizione dei primi iscritti.
- Data la difficoltà di affittare automobili in Polonia si raccomanda di provvedersi di automobili in altri paesi.

A. Regolamenti generali

Mr. S. Kunz propone che l'articolo 3.2 sia modificato come segue:

- 1) Proibire agli alianti di classe Standard di partecipare alle gare della classe libera per due ragioni, primo perchè si ridurrebbe il numero degli alianti della classe libera e poi perchè è ingiusto che non ci sia reciprocità, cioè che gli alianti di classe libera non abbiano il diritto di partecipare alle prove « Standard ».

- 2) Di non limitare a due il numero degli alianti per ciascuna categoria. Ogni paese dovrebbe avere il diritto di scegliere il numero degli alianti che desidera iscrivere nell'una o nell'altra classe. Fino ad oggi è stata avvantaggiata la classe Standard e, dato il progresso che si è recentemente realizzato negli alianti di classe libera, dovrebbe essere possibile iscrivere 3 (o anche 4) macchine di questa classe contro una sola del tipo Standard o anche nessuna.

Il Presidente dichiara che queste proposte non sono state approvate dal Comitato, che le considera per lo meno premature, e prega i delegati di esprimere la loro opinione.

L'unanimità si dichiara contro la prima proposta, e la seconda viene approvata solo dall'Italia.

Si decide dunque che i regolamenti restino immutati per il 1968.

Ad ogni modo dato che Mr. Kunz insiste sull'utilità di favorire la costruzione di nuovi alianti, la C.V.S.M. decide che l'Aereo Club tedesco, e tutti gli altri membri, potranno inviare delle relazioni sui vantaggi che potrebbero risultare dall'applicazione di queste due proposte.

Art. 8.1.3 pag. 7

Le iscrizioni dovranno pervenire al Comitato Organizzatore entro il 31 dicembre 1967, le quote entro il 31 gennaio 1968.

Art. 8.2 pag. 8

Modificare come segue gli ultimi tre paragrafi:

- 1) L'utilizzazione della radio è autorizzata sia per gli alianti della classe libera che per gli alianti di classe Standard.
- 2) La radio non potrà essere utilizzata che come mezzo di comunicazione sia in aria che a terra.
- 3) Tutti gli strumenti di navigazione, a parte la bussola magnetica e la girobussola, sono proibiti.
- 4) L'utilizzazione della radio per comunicare col servizio di Traffico Aereo (salvo diverse prescrizioni degli organizzatori) è proibita.
- 5) Le radio rice-trasmittenti a terra non saranno autorizzate che sulle macchine di recupero.

- 6) I capi squadra — o i membri della squadra — non sono autorizzati a usare trasmettenti sulla stazione di base. Le comunicazioni tra vetture di recupero e alianti sono autorizzate.

- 7) Ogni aiuto, via radio o altro, proveniente da rimorchiatori o da alianti non partecipanti alla competizione è proibito.

- 8) Ogni pilota o capo squadra che non si atterrà a queste regole o tollererà la loro violazione durante i Campionati del Mondo sarà squalificato per tutta la durata del Campionato.

Art. 18.8 pag. 14

A proposito dello sgancio si apre una discussione.

L'Aero Club Polacco dichiara che un elicottero sorvolerà la linea di partenza e sorveglierà i concorrenti.

Mrs. Ann Welch fa notare il vantaggio che potrebbe ottenere un pilota che non attraversasse la linea di partenza e il cui tempo fosse preso dal momento del decollo.

In fine vengono prese due decisioni:

- 1) I concorrenti di cui non verrà segnalato il passaggio sulla linea di partenza non segneranno alcun punto.
- 2) I concorrenti di una stessa classe non dovranno attraversare la linea di partenza prima che siano trascorsi 30 minuti dal primo sgancio.

Comunque l'Organizzazione potrà modificare queste condizioni durante il briefing del mattino a seconda delle condizioni atmosferiche e delle prove della giornata.

Art. 19 pag. 14

Le prove obbligatorie saranno le seguenti: Velocità con meta prefissata e andata e ritorno con meta prefissata.

Le prove facoltative saranno le seguenti: Distanza libera su percorso obbligato e velocità su percorso triangolare.

Non ci saranno gare di distanza libera. Modifiche all'art. 20

L'arrivo è effettuato quando il muso dell'aliante supera la linea di arrivo con la propria velocità.

Il pilota deve rientrare alla base con una vettura di recupero.

I delegati accettano di riportare a 3 il numero dei piloti che devono terminare la gara per considerarla valida.

Campionati del Mondo 1970

In assenza di Mr. Ivans, Mr R. Buck espone la proposta della Soaring Society of America (S.S.A.), affiliata alla National Aeronautic Association degli Stati Uniti, e membro della F.A.I. per l'organizzazione dei Campionati del Mondo di Volo a Vela nel 1970 nella regione occidentale degli Stati Uniti.

Luoghi previsti: Reno, Nevada, o più probabilmente Marfa, Texas, dove si sono svolti i Campionati Nazionali, e che è più vicina, ai porti di Houston e Nouvelle Orleans.

Data: Luglio

Quota d'iscrizione: molto simile a quella richiesta quest'anno. Questa proposta è definitiva.

Il delegato degli Stati Uniti chiede ai delegati presenti se in linea di massima accettano questa offerta.

La maggior parte si dichiara favorevole: Germania, Belgio, Italia, Israele. Altri, come l'Inghilterra, i Paesi Bassi, la Polonia e la Svizzera fanno delle riserve relative al costo del viaggio. La Turchia pensa che non si possa prendere una decisione immediata. La Russia comunica che, date le spese considerevoli di trasporto degli alianti, e carrelli fino al Golfo del Messico, a meno di forti riduzioni concesse sui prezzi dei trasporti, non le sarà possibile partecipare.

Alcuni delegati ricordano la diminuzione del 50 % sulle tariffe dei trasporti marittimi offerte dalla F.A.V.A.V. in occasione dei campionati del mondo svoltisi a Junin e suggerisce che la S.S.A. si adoperi per trovare una soluzione simile.

Mr. Buck promette che ogni possibile sforzo sarà fatto in questo senso.

Prove di punti di virata per la realizzazione dei records.

La British Gliding Association, avendo ricevuto una sola comunicazione a questo proposito e non molto costruttiva, da parte della S.S.A., propone:

Prove fotografiche

Sta al pilota fornire la prova che la virata è stata effettuata nel punto indicato. Il pilone è raggiunto quando una fotografia, presa dal pilota a bordo del suo aereo

che si trova sulla verticale del punto prescelto, mostra il punto di virata. Essa consiste in un quadrante (sezione di 90°) al suolo di raggio illimitato il cui vertice è situato sul punto di virata. Questo quadrante è orientato simmetricamente sulla linea d'arrivo in rapporto al punto di virata. Non è fissato alcun limite di quota per la fotografia.

Osservazione diretta

Per essere controllato ad un pilone l'alante deve essere visto mentre sorvola la verticale di questo punto, o di un punto della zona specificato precedentemente, ad una distanza orizzontale che non superi il chilometro e ad una quota inferiore ai mille metri.

Queste due proposte sono accettate all'unanimità.

Prova fotografica per un record su percorso triangolare di 100 Km.

Per evitare gli errori commessi dai piloti su questo genere di percorso, il C.V.S.M. approva ugualmente all'unanimità la seguente proposta della British Gliding Association:

Deve essere provato che le fotografie dei piloni sono state prese dopo il tempo ufficiale di partenza per il tentativo di record e prima del tempo ufficiale di arrivo.

Partecipazione del Volo a Vela ai giochi olimpici del 1972

Il vice-presidente Mr. S. Kunz era stato pregato di mettersi in contatto con il Comitato Olimpico tedesco per sapere se eventualmente una dimostrazione di volo a vela, a titolo « dimostrativo », poteva essere presa in esame per i Giochi Olimpici di Monaco nel 1972.

Mr. Kunz distribuisce ai delegati presenti una relazione, che sarà ulteriormente distribuita a tutti i membri, sulla storia dei rapporti del Volo a Vela con i Giochi Olimpici e riassume così il risultato delle sue prese di contatto.

È molto probabile che, tra le due « dimostrazioni Olimpiche », cioè al di fuori degli sport olimpici classici, figurerà il Volo a Vela. La decisione di un programma sarà presa nel Giugno del 1968.

Su proposta del Presidente Gehriger la C.S.V.M. decide che l'Aero Club tedesco, come tutti gli altri membri che lo desiderassero, sottometterà alla Commissione un progetto di programma per la « dimostrazione », per poterlo esaminare prima di presentarlo al Comitato Olimpico in occasione della sua prossima sessione.

Questioni diverse

a) Il Sig. G. Orsi, Italia, aveva posto una domanda sull'omologazione dei record stabiliti nello stesso giorno. Essa è stata trasmessa a Mr. Forrer, Presidente della C.A.S.I.

b) Mr. Schreder, U.S.A., aveva chiesto se l'HP L4, con flaps poteva rientrare nella classe Standard, Il Presidente, dopo essersi consultato con il comitato, risponde che per il momento non poteva essere ammesso e che solo i direttori erano tollerati per la classe Standard, dato che l'introduzione dei flaps portava ad un cambiamento del profilo alare.

c) Alianti muniti di motore ausiliario. Era stata posta al C.A.S.I. la questione se un tale aliante poteva stabilire dei record valevoli nella categoria del Volo a Vela. La risposta del C.A.S.I. era stata negativa ma domandava al C.S.V.M. di pronunciarsi definitivamente.

La C.S.V.M., riportandosi alla Sezione 3 del Codice Sportivo, dichiara che un aliante munito di motore può stabilire dei records di Volo a Vela solo se il motore non può essere rimesso in marcia dopo il decollo.

Esiste comunque in alcuni paesi, e soprattutto in Germania, un certo numero di alianti muniti di motore ausiliario che hanno lo scopo di facilitare i decolli evitando verricello e traino aereo, di permettere anche il ritorno in campo (evitando quindi le spese di un fuori-campo), e offrono inoltre una maggiore sicurezza.

È opinione generale che l'utilizzazione di alianti con motore ausiliario può, grazie alle ragioni esposte, essere di grande aiuto allo sviluppo del Volo a Vela nei Clubs.

La Germania e la Gran Bretagna vengono pregate di sottoporre un progetto relativo a questo soggetto in vista dell'inclusione di questo regolamento nella Sezione 3 del Codice Sportivo.

d) Il Sig. Orsi chiede che gli alianti bi-posti siano reintegrati nelle categorie autorizzate a partecipare ai Campionati del Mondo.

La C.S.V.M. decide di affidare alla Polonia, agli Stati Uniti e alla Germania unitamente alla British Gliding Association l'incarico di preparare uno studio sulle possibilità di creare una terza categoria di alianti, in vista dello sviluppo futuro del volo a vela.

Elezioni

Il Comitato è confermato nelle sue funzioni all'unanimità.

Presidente: Mr. A. Gehriger, Svizzera.
Vice-Presidenti: MM. Bojanowski, Polonia - S. Kunz, Germania Federale - P. Wills, Inghilterra.

Mr. W. Grandjean, Belgio, è nominato segretario.

Mrs. Ann Welch è il delegato ufficiale della B.B.A. presso la CSVM.

Data e luogo della prossima riunione

Comitato C.S.V.M.: Giovedì 29 febbraio, 6 Rue Balilée, Parigi ore 14.

Commissione C.S.V.M.: Venerdì 1° marzo, 6 Rue Galilée, Parigi ore 10.

VICOLI CLUB

Invidia e compassione

Ora, uno è felice; 2200 QNH, palla di schioppo lungo il Gran Sasso, 2000 m. di travertino accecante sotto il sole, termica ideale. Quell'uno neanche si sbatte per fare 3000 a base nubi: è arrivato con un lungo, lungo planè dal Terminillo, dove poi non era facile salire, dopo aver passato il traguardo con tutta la possibile birra; è arrivato al Gran Sasso con 1200 o 1300, abbastanza per buttarsi contro la parete senza atterrare sulla scarpata: ha trovato prima la discesa, poi i piccoli fremiti, poi i primi sbuffi, infine i veri soffioni; ha resistito, a 200 m. suolo, alla voglia pazza di spiralarne nei 5 su, ha continuato a spingere per salire andando: e infine è felice. Era giusto mollare bassi il Terminillo che dava poco, era giusto caricare a morte contro il Sasso, era giusto non spiralarne neanche nel 5: ora è a 15 Km da Vicoli, buon tempo, quota per pylonare e rifare il Sasso salendo, ore 14,00 e 80 Km fatti. È la volta buona dei 300.

Quell'uno recupera una delle caramelle sparpagliate in giro, e identifica il Cappuccciata: Montecristo, Castel del Monte, la piana a destra da Ofena a Capestrano, quota: certamente il Cappuccciata. Ora verso la cima, verso la cima che è a 100, 200 m. sotto; pregusta i 4 minuti a 120 all'ora per 90°, pensa alla viratona che gli farà apparire i teli sotto l'ala sinistra, prepara la foto, pensa al Diamante...

Ma la cresta è strana: nebbia, esili volute grige, stracci impigliati nelle cime... Buon Dio! A est copertura completa 1000 m. sotto, qualche candida torre fino a 2500. Espressione irriferribili, diamante addio. Andare e bucare neanche per sogno. Tornare? Ma è l'ultimo giorno! Vedere se il passo è chiuso... sfila a sinistra la cresta da cui rotola giù qualche straccetto... Forca di Penne aperta, buco nero ma limpido, 150 m. di aria quindi base 1200 circa... a entrare ci sarà probabilità 10 % di uscire... andiamo a vedere, 150 con freni,

1000 amabili metri buttati in un lampo, dentro a pelo fra le filappere, base si abbassa, girare attorno a un cumulo basso basso, guarda Veronesi davanti, dal passo strada per Brittoli, Brittoli con tre strade, 300 da terra tutto chiuso tutto buio molto buio, strada per Vicoli, Vicoli è Vicoli? Il ponte, Vicoli vecchio Vicoli nuovo qui ci vuole un campo per atterrare, quella coda a V è Agresta? Un bianco coda a T chi è? Oltre il pilone il grigio incupisce, un metro su: un cumulo marcio. Buono per guardare Vicoli (ma è Vicoli?) tenendo d'occhio un bel campetto su cui però circola il coda a V, se atterra speriamo si tiri via subito. In termica controllo pilone; c'è il ponte, Vicoli vecchio, Vicoli nuovo, la strada a biscia, c'è tutto ma non i teli, forse è presto. Due foto in fretta, poi cerchiamo un bel prato... di qui non esci, il buco chiaro della Forca è lontano lontano e alto alto... finestrino della prigione... ma il Veronica se ne va, un giro e un passo, esita ma cammina verso la Forca.

Provare dietro a lui: si risale pian piano verso il buco chiaro, termicando leggeri con la paura di rompere le nuvole... le nuvole tirano dentro, fuori di corsa troppi sassi vicino. Mamma santa aiutami, termichina bella tirami su che ce la faccio, Veronica ha saltato ora la forca, planatina la terra sale sale, oplà, fuori con 100 m. sul passo, 1000 QNH, 500 da terra, luce che stordisce.

Veronesi è sparito, speravo vederlo spiralarlo. Occhiata circolare, a destra verso il Sasso uno spirala basso, via là di corsa. Discesa, pena per agganciare con vista dei soffitti delle stanze a Ofena, poi 2600 di guadagno mentre tante nuvole traboccano dalle cime e rotolano a valle. A metà salita, invidia per uno che passa altissimo, e compassione perchè va a Vicoli.

Questa è la storia del 27. Spiegazione semplice: a est aria adriatica più umida, base 1200 contro i 3000 a ovest.

I concorrenti si dividono in quattro categorie:

- a) l'88: arriva a 1400, niente copertura, niente difficoltà.
- b) gente che arriva dalle 14,05 alle 15,00 circa: copertura, ma termiche sotto, quindi possibile uscire. Il 10 arriva presto, va sopra, cerca e trova un buco, ci si infila e il buco gli si chiude addosso con la montagna a 5 Km. Spirale picchiata con diruttori, fa il pilone esce dalla Forca, non trova nulla, atterra.

Il 48, e l'8, e il 9, vanno sopra a sud est, trovano il buco, risalgono da sud al pilone. Il 48 poi fa nube, ma a 1500 è a zero con la montagna vicino: va per est, ritrova, esce poi sud verso Sulmona: triangolo di 350 Km. per lui. Il 9 cammina verso nord sotto alla copertura, a est del Sasso; a Teramo ha dei dubbi sul pilone, torna per accertarsi, atterrerà da quelle parti. Il 13 pilona, poi 2500 in nube, spara per Rigali.

L'82 va sopra al pilone, buca in spirale a diruttori, pilona, richiude i diruttori e risparmia maestosamente nella nube (confesserà poi una vite dentro). Di questa gente, insomma, tutti hanno riagganciato al pilone: però di quelli che son saliti in nube nessuno è cascato, mentre quelli che sono schizzati fuori dalla Forca si sono divisi in due sottocategorie: pochi fortunati hanno beccato l'ascendenza, i più sono atterrati. A 500 m. è questione di foro.

- c) arrivati a Vicoli dopo le 15,00. Copertura, ma niente termiche: atterrati in luogo. Vedi il 28.
- d) arrivati in qualsiasi ora, ma abbastanza dritti da non cacciarsi dentro, e tornati a casa con bellissimi giri turistici: 34 e 18. Visto com'era, avevano ragione.

Conclusione. Vicoli può essere un bidone, nel senso che dà gare ingiuste. Però trovar di meglio, con la storia 300 FAI e 28 %, non è facile. Forse un punto dopo Popoli, oppure traguardo a Contigliano, oppure fregarsene della FAI e offrire una a/r di 300 in cambio.

Coi diruttori in mezzo alle nubi

Per la seconda volta Vicoli sembra aver voluto le sue vittime anche se è ingiusto addossare a questo vertice colpe che sono solo nostre.

Due anni or sono il pilone dei « trecento » fu aggirato a poco meno di 3000 metri QNH e fu appunto tale altezza che rese possibile a molti confondere questo benedetto ponte con altri straordinariamente simili.

Si disse allora che l'organizzazione avrebbe dovuto riprendere e rendere pubbliche fotografie da due differenti altezze: in modo che dettaglio ed insieme risultassero chiaramente visibili in sala briefing. Quest'anno ci furono le nubi, piuttosto basse (1300 QNH) su un terreno piuttosto alto e saldantesi fra loro in una vasta copertura. Ma tale sviluppo era previsto e fu visibile per chi salisse sul Terminillo in attesa.

Personalmente seguì l'evoluzione dei grossi cumuli del Gran Sasso e ne fui preoccupato; così come mi preoccupava, ai fini di un volo veloce, l'assenza di materializzazioni sul primo lato al di là del Terminillo. Attesi invano oltre mezz'ora prima di passare il traguardo, assumendomi il rischio e sbagliai; l'aggancio al Gran Sasso, seppure non difficile, fu ugualmente basso.

Dopo essere sceso coi diruttori in mezzo alle nubi a sette Km. dal vertice, aggirai una prima volta il pilone scattando una sola fotografia. L'assenza di teli e la bassa quota non mi consentirono di rendermi ben sicuro del fatto mio e d'altronde dovetti mettermi in salvo.

Ripassai il vertice 35 minuti dopo ed anche questa volta dovetti fuggire sempre più basso, allungando il percorso di almeno 30 Km.

In complesso credo di aver perso più di un'ora. Giorgio mi avrebbe comunque battuto col suo meraviglioso tempo.

La coscienza del Signor Orsi

È Scavino, e non la donna, la causa di tutti i mali.

Il nostro direttore, infatti, ebbe la brillante idea di chiedere a Giorgio Orsi un articolo per la rivista sul triangolo dei trecento di quest'anno. Siccome ero lì mentre glielo chiedeva, ho subito fatto tutti gli scongiuri, ma ormai non c'era più niente da fare.

Sentii il fatidico: « Kufferle, tu non lo scriveresti? Io ti dico come è andata. » Sfoderando il migliore dei miei sorrisi (segreto: non sono mai andato dal Nidoli) dichiarai naturalmente di essere ben lieto di fare la cronaca di una così fausta occasione.

Mi ripromisi però un certo qual tono maligno, nella redazione dell'incastro (pardon) dell'articolo.

Questo è dunque il racconto del campione.

Rovesti nel briefing aveva fatto una raccomandazione: « Quando arriverete a Vicoli, state attenti, perchè le condizioni tarderanno a venire: aspettate, poi, fatta la salita, andate via in fretta, perchè sul secondo lato c'è possibilità di formazione di temporali.

La previsione di Rovesti doveva poi rivelarsi molto giusta, tranne che per i temporali (ma per quelli, veramente, non azzecca mai).

Orsi, dunque, taglia il traguardo alle 14.30 spinto dalla paura dei temporali, e arriva velocissimo sul Gran Sasso.

Durante il percorso fa diverse termiche con Veronesi (KOKO), e l'ultima sulla parte terminale di Campo Imperatore.

Veronesi ha una radio solo ricevente: Orsi lo sa e lo tira nella sua termica, a circa cinque chilometri da Vicoli.

Il KOKO è più basso di circa 200 metri, quando il CIAU parte per il pilone.

Orsi fotografa la famosa cupola brillante, e in un attimo, nello stesso momento, si trova in nube.

Spaventatissimo, credendo nella previsione di Rovesti sui temporali, fugge veloce per il secondo lato.

Il povero Veronesi perde circa un cinque minuti per raggiungere il top della ter-

mica che stava facendo con Orsi, e altri dieci per cercare il pilone, in quanto sbaglia, e va leggermente più a nord.

In quel quarto d'ora scarso nasce la situazione che decimerà i concorrenti. Infatti l'aria umida proveniente dall'Adriatico organizza una copertura spessa e improvvisa. Veronesi deve forare questo strato per cercare il pilone e atterrerà poi nei suoi pressi, dato che sotto è quasi impossibile veleggiare: ce la faranno solo Bertoli e Vergani.

Ignaro e terrorizzato, Orsi è sul secondo lato.

Non vedendo nessuno in giro (solo il Naldoni che lo saluta affettuosamente per radio) pensa di essere ultimo.

Alle 15,50 arriva sul pilone di Rigali: qui sta fotografando i teli, quando sente per radio il commissario che gli dice di spostarsi più a nord. La cosa sembra strana, comunque obbedisce. Si saprà più tardi che i due commissari, uno col telo e l'altro con la radio, erano in due posti diversi.

Dopo aver fotografato Rigali, Orsi entra in contatto radio con Vergani, che gli spiega cosa è successo a Vicoli.

Qui, mentre me lo racconta, il signor Orsi dice di aver provato uno scrupolo di coscienza per essere passato mentre gli altri erano rimasti là.

Veronesi ed io, con le dita allargate come ad indicare qualcosa di rotondo, gli diamo un'idea del diametro che pensiamo abbia la sua coscienza.

Il terzo lato si può raccontare per bocca del Brambilla che dice — « Eravamo bassi, a penare come dannati per stare per aria, quando vediamo il CIAU molto alto che viene avanti velocissimo: man mano che avanza, PUF, PUF, PUF, gli si formano davanti i cumuli.

Qui il signor Orsi non parla più di coscienza, ma io e il Veronesi ci guardiamo in faccia, mentre lui imperterrito conclude: « E quando sono arrivato per terra ho saputo di essere arrivato primo. Tutto per paura dei temporali. »

Bene, lettori, la mia opera è conclusa, ma confido in voi per un pensiero buono al Vergani ed al Bertoli che hanno tanto penato, e una meditazione sul signor Orsi, che, beato lui, ha proprio una coscienza così.

ERREKAPPA

CALCINATE



SERA

VOLA TU CHE VOLO ANCH'IO, PAGA TU CHE PAGO ANCH'IO

Costa volare? Dipende dal pilota. Dipende da tante cose. Più si è bravi, meno si paga. Più si vola meno si spende. E così gli allievi e i neo-brevettati spendono un capitale per un'ora volo, i vari campioni e la serie dei draghetti se la cavano con una vera sciocchezza. Facciamo un po' i conti in tasca alla categoria dei volovelisti al gran completo. Si parla, naturalmente, del « gliding centre » di Calcinate del Pesce e basta. Le tariffe degli altri clubs non sono di nostra competenza.

Si potrebbe tracciare una polare ideale in cui il costo dell'ora-volo è in rapporto all'anzianità o meglio alla qualifica dei piloti.

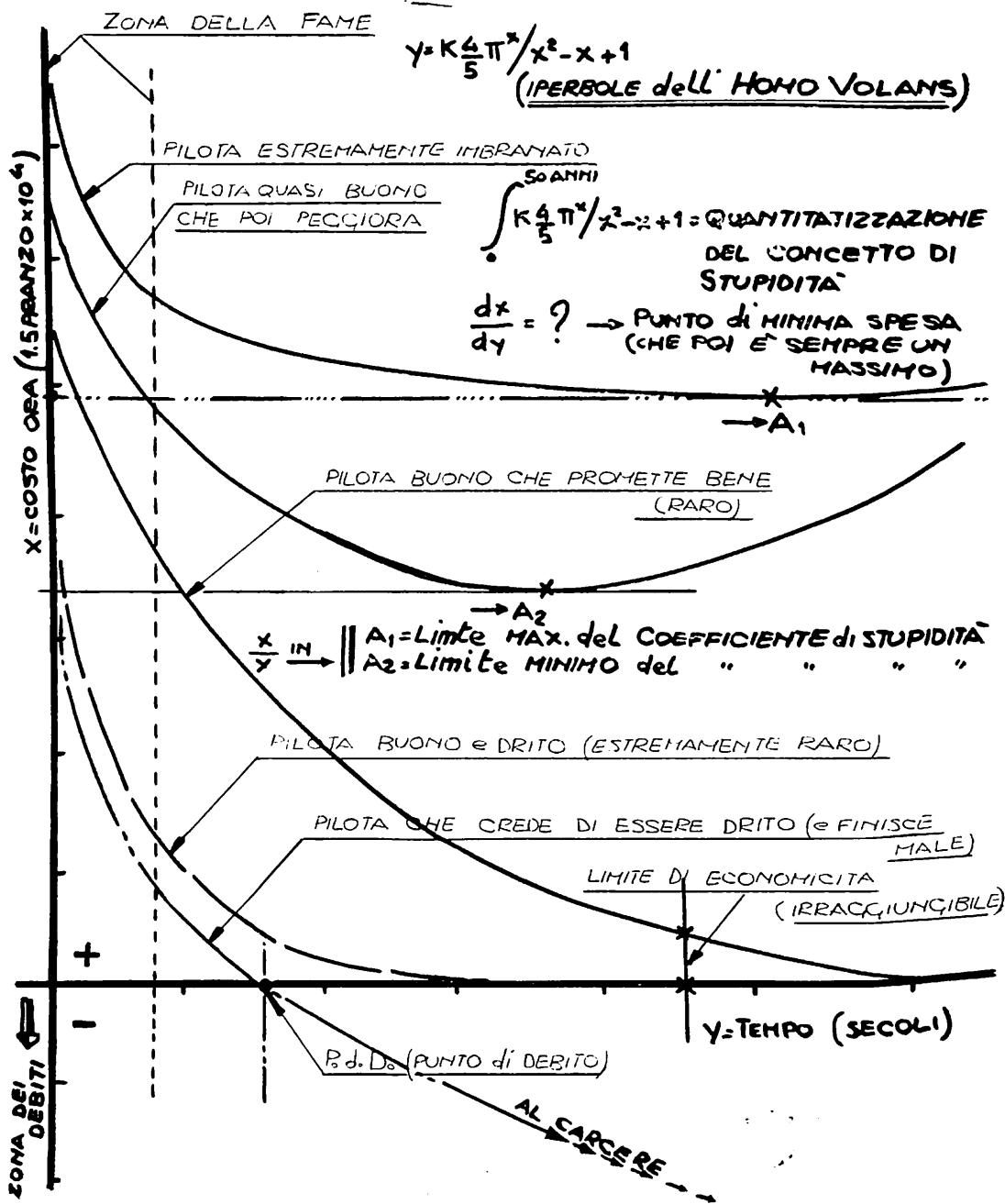
La massima efficienza potrebbe essere il massimo costo per volo (e cioè quanto spendono gli allievi), la velocità minima si potrebbe rapportare alla spesa sostenuta dai piloti neo-brevettati, e la velocità di stallo ai « top-pilots ».

Stabilito questo, seguendo la curva della polare si scopre che « volare in massima efficienza » costa quattromilaottocento lire all'ora (infatti un blocchetto di tre ore costa esattamente quattordicimilaottocento lire). E questo per calcolare soltanto la pura ora volo, senza calcolare i traini che con i « su e giù » dei poveri allievi riesce a raggiungere una « super-massima efficienza » paragonabile quasi a quella del Cirrus.

La velocità minima di sostentamento, è logico, costa meno, ma non tanto. Solo un po'. Un volo così, e questo è prerogativa dei neo-brevettati, vale all'incirca tremilacinquecento lire all'ora (abbonamento alle venti ore più assicurazione obbligatoria fanno esattamente settantamila lire, esclusi i traini, è ovvio). E a questo punto, volare alla velocità minima per venti ore soltanto e spendere settantamila lire è un po' eccessivo perchè si sta in aria tanto tempo, senza spostarsi però di un solo centimetro.

Vediamo allora i « top pilots ». Se alla massima efficienza corrisponde massima spesa, e alla velocità minima una spesa media, alla velocità di stallo l'ora-volo costa ancora meno, circa mille lire, compensato però dal fatto che l'intera cifra dell'abbonamento (centottantamila lire) viene versata tutta in una volta.

Oppure si potrebbe anche calcolare la velocità in rapporto alla spesa e i chilometri percorsi in rapporto alle ore volo, e il tutto in rapporto al costo. Viene tutto l'opposto del ragionamento di prima. Chi scende tanto (allievi) spende

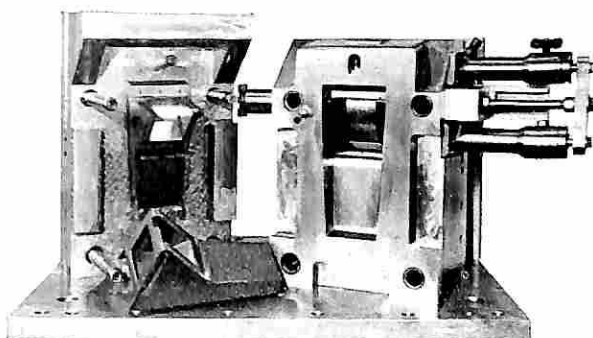


tanto e fa pochi chilometri. Chi scende poco spende poco all'ora (top pilots), ma non all'anno. Alla massima discesa corrisponde la massima spesa, alla minima velocità uguale la minima spesa. E quelli delle venti ore? Mah, è un gran caos. Calcoli su calcoli ma non se ne viene a capo. E tra ascisse e coordinate c'è rischio di impazzire. Almeno io. Allora se si dicesse più semplicemente: «li vogliamo abbassare questi prezzi invece di alzarli»? forse si fa prima. Quindi diciamolo.

ILMA

PLASTICA
COSTRUZIONE STAMPI

Oltrona di Gavirate Varese - Tel. 42179 - 42438



Non rovinare la vostra collezione!

Il 31 Dicembre scade l'abbonamento a Volo a Vela.

Per facilitare e rendere più rapida la distribuzione postale, evitando anche eventuali disguidi, è **INDISPENSABILE** che ogni abbonato compili cortesemente questa cartolina, dopo averla staccata seguendo il tratteggio, scrivendo chiaramente a macchina o in stampatello: il proprio nome, cognome, indirizzo e, soprattutto, le cifre del Codice Postale.

Supponiamo che sia superfluo sottolineare l'importanza di sostenere la rivista del Volo a Vela, da parte di tutti gli appassionati di questo nobile sport: è un impegno morale al quale certamente nessuno, come per gli anni passati, vorrà sottrarsi, rinnovando sin d'ora l'abbonamento.

Data la mancanza di rese del nostro periodico, è importante che l'abbonamento sia sottoscritto **SUBITO**, per evitare che qualche volovelista ritardatario rimanga privo di qualche numero che non saremo in grado più tardi di fornire.

**AVETE PENSATO ALLA POSSIBILITA' DI FARE
PUBBLICITA' SULLA VOSTRA RIVISTA?**

**PER SEI NUMERI LA SPESA COMPLESSIVA E'
LA SEGUENTE:**

PAGINA INTERA	L.	90.000
MEZZA PAGINA	L.	50.000
1/4 DI PAGINA	L.	30.000

più IGE e TASSA PUBBLICITA'.

TAGLIARE QUI

NOMI E INDIRIZZI DI SIMPATIZZANTI AI QUALI INVIARE QUALCHE
NUMERO DI SAGGIO

NOME

COGNOME

INDIRIZZO

C.A.P. №

NOME

COGNOME

INDIRIZZO

C.A.P. №

Non correte il rischio di rendere la vostra collezione incompleta e provvedete quindi OGGI STESSO!

Ma per i volovelisti non è sufficiente assolvere il proprio dovere morale rinnovando subito l'abbonamento: occorre anche svolgere una capillare azione di propaganda presso i propri amici. Maggiore è la nostra tiratura, più autorevole è la nostra voce. Indicate quindi sull'apposita facciata della cartolina, nomi e indirizzi di persone alle quali Voi pensate che si possa con successo spendere in omaggio qualche copia di VOLO A VELA.

Spedite OGGI STESSO!

Il Direttore

ABBONAMENTI PER ANNO SOLARE

....

ITALIA	ordinario	L.	4.000
ITALIA	sostenitore	L.	10.000
ESTERO	ordinario	\$	10.-
ESTERO	via aerea	\$	13.-

....

PER I VERSAMENTI SERVITEVI
SOLO DEL NOSTRO CONTO
CORRENTE POSTALE

N° _____



SPETT. DIREZIONE di

VOLO A VELA

AEROPORTO « P. CONTRI »

VARESE
21100

NOME E INDIRIZZO DELL'ABBONATO:
(SCRIVERE A MACCHINA O IN STAMPATELLO)

NOME

COGNOME

INDIRIZZO

C.A.P. N°

TAGLIARE QUI



Vincitori
della discesa libera
alle Olimpiadi
e ai Campionati Mondiali

FISCHER SKI

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

