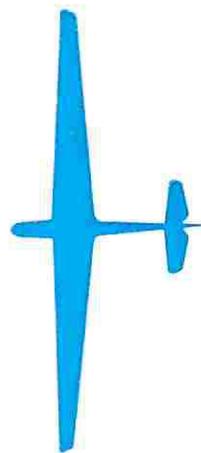


VOLO A VELA

PERIODICO DEI VOLOVELISTI ITALIANI N. 78



MAR. - MAG. 1969





In attesa della squadra



Coesistenza forzata

VOLO A VELA



Periodico dei Volovelisti Italiani

N. 78

Marzo - Aprile - Maggio 1969

a cura del

CENTRO STUDI DEL VOLO

A VELA ALPINO

Aeroporto « Paolo Contri »

21100 Calcinatè del Pesce (Varese)

ABBONAMENTO PER ANNO SOLARE

Italia: ordinario L. 4.000

Italia: sostenitore L. 10.000

Estero: ordinario S 10,—

Estero: via aerea S 13,—

Una copia: Italia L. 1.000

Estero S 2,—

i prezzi di cui sopra sono comprensivi dell'IGE

Comitato Redazionale:

Lorenzo Scavino
Gioacchino v. Kalkreuth
Nicola Vaccaro
Stefano Marietti

Segreteria:

Maltini Seleno
Gagnoni Angelo
De Marchi Bruno

Corrispondenti:

Albonico Gino
Altieri Luigi
Balbis Cesare
Bassi Francesco
Cella Pietro
Della Chiesa Carlo
Ferrari Bruno
Galli Egidio
Gualfredo Valerio
Larch Luigi
Nannini Umberto
Pagnoni Natale
Pedotti Luca
Pilat Mario
Salvini Guido
Serra Sandro
Spadoni Costante
Villani Giorgio
Weber Giorgio
Wielgus Stanislaw
Zarotti Giuseppe

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

Spedizione in abbonamento postale
Gruppo IV

sommario

- 3 All'Ovest qualcosa di nuovo!
- 4 5° Trofeo « Città di Torino »
- la lettera d'invito
 - la situazione meteo
 - elenco concorrenti
 - classifiche
 - handicap: primo esperimento in Italia
 - tabella handicap
- 13 Volo a Vela in Italia
- 27 Il Kestrel
- 31 Aero Club d'Italia
- relazione al bilancio preventivo 1969
 - bilancio preventivo per il 1969
 - riapre il Centro Nazionale di Rieti
 - provvidenze in favore dell'attività di volo a vela
 - l'assemblea del 24 aprile
- 45 Notiziario
- 48 3° Trofeo Valle del Reno
- 50 Il gabbiano Jonathan
- 55 Buon volo - Valbrembo!
- 56 Volo a Vela nel Mondo
- 60 F.A.I.
- 70 O.S.T.I.V.

In Copertina:

Cesare Rasini ha così fotografato l'amico Raffaele Gussoni (una nuova promessa?) durante un volo ad Aosta, con due Uri-bel D, sullo sfondo del Gran Combin, a quota 4200.

ATTENZIONE!

Come indicato nel numero doppio 76-77, questo numero 78 viene inviato agli abbonati in regola con il pagamento per l'anno 1969. Ricordiamo che l'abbonamento è per anno solare e pertanto scade al 31 Dicembre di ogni anno. I pagamenti debbono essere indirizzati al Centro Studi del Volo a Vela Alpino, Aeroporto Calcinate del Pesce. 21100 Varese, preferibilmente a mezzo versamento sul C/C Post. n. 27-4400. Invitiamo gli abbonati a voler controllare la esattezza del loro indirizzo e del relativo numero di codice postale, segnalandoci eventuali discordanze.

L'Editore

ALL'OVEST QUALCOSA DI NUOVO!

Gli amici torinesi hanno infranto la tradizione (purtroppo non quella delle condizioni meteo) ed hanno varato la loro 5ª edizione del Trofeo « Città di Torino » introducendo gli « handicap ». L'hanno fatto un po' in sordina, ma in modo semplice e sbrigativo e già riconoscono che il sistema non è perfetto ma è perfettibile, o quasi. In definitiva: una cosa quasi giusta, fatta dalle persone giuste.

La vittoria della signora Adele non è una sorpresa. È solo la conferma di un pilota che con molta serietà affina sempre più le sue capacità, utilizzando i mezzi migliori senza per questo trascurare lo studio e l'interpretazione delle condizioni meteo. Il potere decisionale del pilota volovelista è determinante e questo potere è direttamente proporzionale al bagaglio di cognizioni e di esperienze che il pilota ha acquisito. Sui molti bagagli che abitualmente stipano l'abitacolo del suo Cirrus, si è spesso fatto dello spirito. Ora i signori piloti devono incominciare a tenerne conto.

Due gare sono poche, hanno comunque ancora una volta denunciato le carenze dei giovani. È necessario promuovere l'effettuazione di un maggior numero di gare, gare modeste, limitate al fine settimana, anche alla sola Domenica, ma gare gare gare.

L'impiego della radio è ormai generalizzato e quasi tutti i concorrenti ne fanno un uso quanto mai eterogeneo e spesso inopportuno. Sarebbe però estremamente utile che venisse impiegata anche dai Commissari ai piloni, facilitando per tutti l'individuazione dei segnali di riconoscimento.

Dell'organizzazione e della signorilità degli ospiti torinesi è ormai superfluo parlarne. Nell'ultimo pomeriggio piovoso hanno offerto in visione cortometraggi volovelistici.

Questi ci hanno fatto riflettere sulla loro efficacia propagandistica e considerare l'opportunità di suggerire all'Aero Club d'Italia di indire un concorso per premiare questi cortometraggi. Qualunque sia il risultato di tale concorso, esso sarà sempre più produttivo di quello indetto per esaltare gli scopi statuari dell'Aero Club d'Italia. A ciò sopperisce di per sé il bilancio preventivo e la relazione che lo accompagna.

R. Scavino

V TROFEO «CITTA' DI TORINO»

Rinunciamo di proposito alla stesura di un «diario torinese» per lasciare maggior spazio al materiale riguardante il fatto più saliente di questa V^a edizione del Trofeo «Città di Torino»: gli «handicap». L'adesione dei piloti al referendum indetto dall'Aero Club di Torino ed i risultati illustrati nella tabella pubblicata qui di seguito, sono i migliori indici che l'iniziativa ha colto nel segno ed ha fatto cadere quelle preoccupazioni e quelle riserve che nel passato avevano accolto proposte analoghe.

Ai risultati delle due prove ed alle classifiche, segue un articolo di Piero Morelli, sempre in merito agli «handicap», e per il momento non ci rimane altro che invitare i piloti a voler esprimere le loro opinioni in merito, tanto più che — dopo un più ampio collaudo — si potrebbe ravvisare l'opportunità di introdurre gli «handicap» anche nel regolamento dei Campionati nazionali.

La lettera d'invito

Egregio Pilota,

La prossima edizione della nostra gara presenta una novità. Due saranno le classifiche di ogni singola prova e due le classifiche finali:

1) una tendente a mettere in risalto il binomio uomo-macchina e pertanto basata sui punteggi integrali quali risultati dall'applicazione delle formule;

2) una seconda tendente a mettere in risalto il valore del pilota, in cui pertanto saranno applicati dei fattori di «handicap» alle varie macchine concorrenti. L'introduzione degli «handicap» è ritenuta opportuna nel momento attuale a causa della grande varietà esistente di aianti, caratterizzati da prestazioni diverse, assai più di quanto non si verificasse fino a pochi anni fa. Si intende inoltre incoraggiare la partecipazione di piloti che non dispongono di aianti di elevate prestazioni. Si ritiene altresì che l'esperimento, nuovo in Italia ma già applicato in Ar-

gentina, Inghilterra, Stati Uniti, Sud Africa, sia pure in forma diversa, sia interessante e stimolatore di utili considerazioni, discussioni e confronti, resi possibili questi ultimi dall'esistenza di contemporanee classifiche senza «handicap».

Per rendere gli «handicap», per quanto possibile, più rispondenti allo scopo, si precisa che la loro valutazione deve essere basata sulle premesse seguenti:

1) *Si ipotizzano condizioni medie «torinesi» che comportino l'impostazione del "MacGready" sul + 1*

2) *Le prove saranno esclusivamente di velocità con ritorno al punto di partenza*

(quindi triangoli, andata e ritorno, eventuali spezzate con ritorno).

Ciò allo scopo evidente di annullare gli effetti di un eventuale vento, che renderebbe non più rispondenti gli «handicap» prefissati.

3) *I temi saranno di difficoltà commisurata alla possibilità di rientro dello aliante meno time*

Ciò allo scopo di applicare gli « handicap » ai punteggi della velocità e non della distanza: se un aliante infatti non rientrasse a causa delle sue interiori caratteristiche, l'handicap non lo compenserebbe di questa mancata possibilità.

4) *Si attribuisce un handicap di riferimento pari a 1,00 all'aliante M-100 S.*

Ora, date queste premesse, come valutare gli « handicap »? Il problema, come è noto, è assai complesso. Ma non solo: ogni tentativo basato sulle prestazioni dell'aliante in spirale e in planata è fatalmente soggetto all'incompletezza e scarsa attendibilità dei dati disponibili per ogni singola macchina. Inoltre, le prestazioni di una macchina in « spirale » sono influenzate da fattori non rilevabili dalla normale documentazione di « performance », quali, per esempio, l'efficacia dei comandi, la cosiddetta « stabilità in spirale » ecc..

I diversi tentativi da noi fatti di impostare una formula matematica di « handicap », ci hanno lasciato molto scettici, principalmente proprio per i motivi sopraddetti. Siamo inoltre giunti alla determinazione di procedere per una via interamente nuova. Lasciamo a voi, che siete piloti esperti delle competizioni italiane, il compito di determinare, collettivamente, l'entità degli « handicap »! E come?

Così:

a) Troverete qui allegata la lista degli alianti, che speriamo comprensiva di tutti i possibili alianti partecipanti. In corrispondenza di ciascuno, troverete indicato un valore di « handicap »: è quello che il nostro Piero Morelli, ritiene ragionevole, in base alla sua esperienza, alle sue osservazioni e anche alcuni calcoli. Ma è il suo parere e il Vostro vale quanto il suo! Siete invitati dunque a indicare, nella colonna accanto, i valori che voi, in base alla vostra esperienza e alle vostre valutazioni, ritenete ragionevoli, tenendo ben presenti le premesse 1, 2 e 3 di cui sopra.

b) Questo invito lo rivolgiamo ai piloti, circa una quarantina, tra cui Lei, che riteniamo abbiano una buona esperienza di

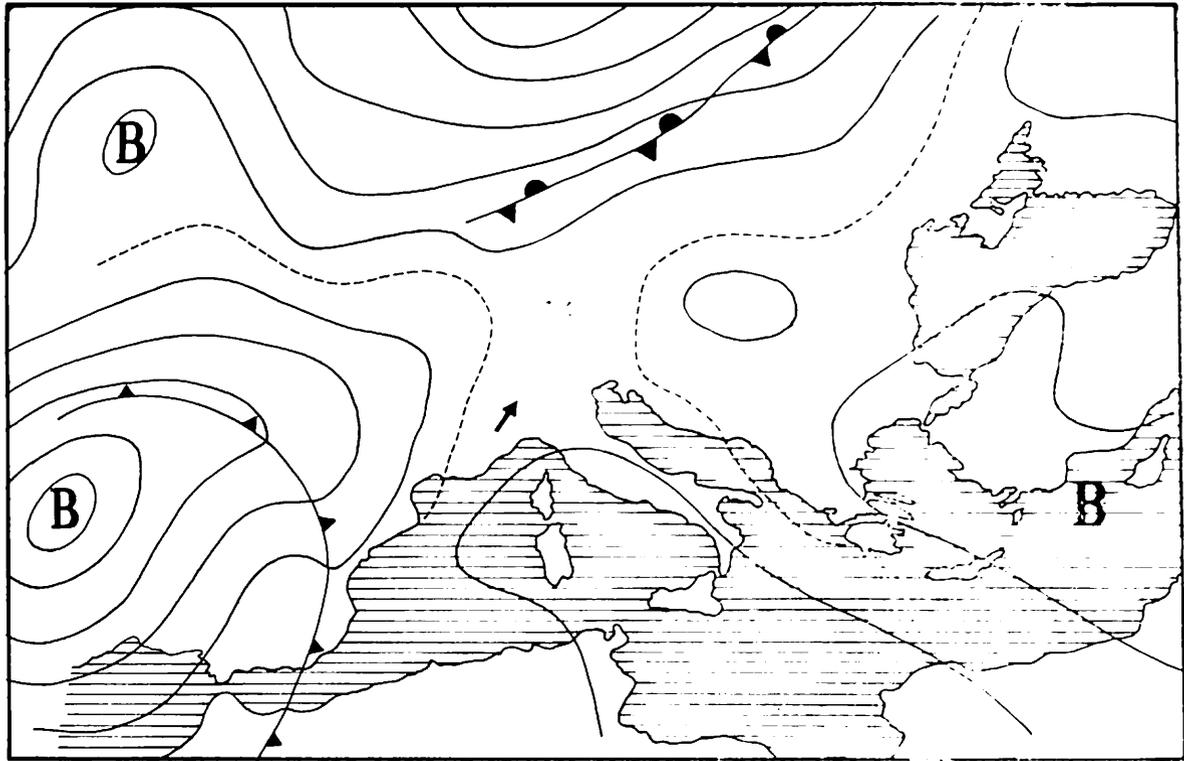
competizioni e pertanto siano in grado di dare un parere ben basato .. Quando saremo in possesso delle Vostre risposte, che ci auguriamo numerose, e che comunque debbono pervenirci non oltre il 20 aprile p.v., procederemo a una valutazione per media quadratica dell'« handicap » di ciascun aliante mettendo in conto tutti i valori pervenutici, e arrotondando alla seconda cifra decimale.

c) « Gli handicap » così valutati saranno applicati alla nostra gara, per quanto riguarda una delle due classifiche, cioè quella ad « handicap ».

d) « L'handicap » di un dato aliante sarà il fattore moltiplicativo del punteggio che viene attribuito a quell'aliante, in base alle formule contenute nel regolamento. Ciò verrà effettuato in ogni singola prova. Per far sì che al vincitore di ogni prova siano comunque sempre attribuiti 1.000 punti, il punteggio di ciascun concorrente verrà moltiplicato per il rapporto tra 1.000 e il punteggio del vincitore, il che, evidentemente, non porta ad alcuna alterazione delle classifiche in senso relativo.

E' tutto. Ora sta a Lei di farci pervenire entro il 20 Aprile p.v. il foglio allegato con l'indicazione degli « handicap » che Lei ritiene ragionevoli. La invitiamo dunque a una seria, attenta e meditativa valutazione e ad inviarci il foglio in tempo utile. Sono queste le premesse necessarie affinché il metodo da noi proposto dia buoni frutti. Noi qui a Torino l'abbiamo già sperimentato in sede ristretta, e con risultati oltremodo promettenti. Confidiamo nella sua attiva collaborazione. Saluti cordialissimi e arrivederci a Torino!

*Il Presidente del Comitato Organizzatore
del Trofeo « Città di Torino »
(On. Ing. Vittore Catella)*



La situazione meteo

La situazione meteorologica, fin dal primo giorno di gara, è stata condizionata da una vasta zona depressionaria, che dall'Atlantico si estendeva all'Europa Centrale ed Orientale, nonché al bacino del Mediterraneo.

L'Italia è stata quindi interessata nei giorni 1 e 2 Maggio da una circolazione di aria umida ed instabile che ha dato luogo a nuvolosità cumuliforme con base di condensazione piuttosto bassa e a piovaski isolati, particolarmente intensi sui rilievi montani.

La scelta dei temi di gara, la zona e l'ora del loro svolgimento è stata pertanto piuttosto difficile e laboriosa, mentre l'abilità dei concorrenti è stata messa a dura prova.

La situazione generale è peggiorata il giorno 3 con l'arrivo di una perturbazione ed il giorno 4 dal sopraggiungere di una « linea di instabilità temporalesca » che ha dato luogo a vaste piogge ed a condizioni di tempo nettamente sfavorevoli al volo veleggiato.

Elenco Concorrenti

N. Gara	NOME	CLUB	ALIANTE TIPO	MATR. CIVILE
2	SEREN BERNARDONE Marisa	A.C. TORINO	M-100 S	I-CVAM
3	MANTICA Umberto	C.P.V. MILANO	A-3	I-VCPV
4	DALL'AMICO Pietro	A.C. TORINO	URIBEL 8	I-REBA
6	MOTTA Carmelo	A.C. TORINO	A-2	I-ERCO
7	LAMERA Fiorenzo	A.C. TORINO	SHK	I-ERLU
9	RASERO Dario	A.C. TORINO	M-100 S	I-RADE
13	BRIGLIADORI Leonardo	ACC.V.V. MILANO	ST. LIBELLE	I-IVAM
16	BRAMBILLA Lorenzo	AVAL VARESE	M-100 S	I-LMIO
18	PEROTTI Giovanni	A.C. TORINO	KA-6	I-EDEC
25	PILUDU Ferruccio	C.N.V.V. RIETI	M-100 S	I-VEWA
27	FONTANA Vittorio	AVAL VARESE	E.C.-41	I-CRIB
28	ORSI Giorgio	GNV COMO	SHK	I-MIAU
33	RASINI Cesare	A.V.S. MILANO	URIBEL D	I-FUCK
34	GUSSONI Raffaele	A.V.S. MILANO	URIBEL D	I-RANI
44	MAZZUCHELLI ORSI Adele	AVAL VARESE	CIRRUS	I-ASET
64	TESSERA CHIESA Emilio	A.C. TORINO	M-100 S	I-OULX
66	BARIOLI T. Marco	AVAL VARESE	CIRRUS	I-CYAO
71	DELLA CHIESA Carlo	A.C. TORINO	M-100 S	I-SALI
76	MUNEGHINA Roberto	A.C. TORINO	M-100 S	I-CVTD
86	PECCOLO Lorenzo	A.C. TORINO	M-100 S	I-PNOS
103	PRONZATI Attilio	AVAL VARESE	PHOEBUS	I-MAGO
104	BUCCHERI Agostino	ACOVA PADOVA	PHOEBUS B	I-ACOS
111	AGRESTA Paolo	C.P.V. MILANO	URIBEL C	I-RORI
125	BERNASCONI DE LUCA Massimo	AVAL VARESE	M-100 S	I-CNVT

Prima Prova:

PROVA DI VELOCITA' SUL PERCORSO DI ANDATA E RITORNO: TORINO AERITALIA - BRICHERASIO - TORINO AERITALIA: Km. 75,0

Classifica senza handicap

N. ord.	PILOTA	ALIANTE	AERO CLUB	Punti	Km.	Km/h
1°	ORSI A.	CIRRUS	AV VARESE	1000	75	78,125
2°	LAMERA F.	SHK	A.C. TORINO	908	75	46,012
3°	ORSI G.	SHK	GNV. COMO	901	75	43,605
4°	MANTICA U.	A-3	CDV MILANO	885	75	38,071
5°	DELLA CHIESA C.	M-100 S	A.C. TORINO	863	75	30,488
6°	PILUDU F	M-100 S	CNVV RIETI	858	75	28,846
7°	PRONZATI A.	PHCEBUS	A.V. VARESE	748	72,4	
8°	BARIOLI M.	CIRRUS	A.V. VARESE	656	63,5	
9°	BUCCERI A.	PHOEBUS-B	A.C. PADOVA	656	63,5	
10°	SEREN M.	M-100 S	A.C. TORINO	589	57	
11°	BRIGLIADORI L.	S. LIBELLE	ACVV MILANO	578	55,9	
12°	PEROTTI G.	KA-6	A.C. TORINO	569	55,1	
13°	MUNEGHINA R.	M-100 S	A.C. TORINO	542	52,5	
14°	MOTTA C.	A-2	A.C. TORINO	465	45	
15°	AGRESTA P	URIBEL C	CPV MILANO	387	37,5	
16°	PECCOLO L.	M-100 S	A.C. TORINO	362	35	
17°	BERNASCONI M.	M-100 S	A.V. VARESE	318	30,8	
18°	GUSSONI R.	URIBEL D	AVS MILANO	300	29	
19°	RASINI C.	M-100 S	AVS MILANO	286	27,7	
20°	TESSERA E.	M-100 S	A.C. TCRINC	258	25	
21°	RASERO D.	M-100 S	A.C. TORINO	167	16,2	
22°	FONTANA V.	EC-41	A.V. VARESE	119	11,5	
23°	BRAMBILLA L.	M-100 S	A.V. VARESE	116	11,2	
23°	DALL'AMICO P.	URIBEL B	A.C. TORINO	116	11,2	

Classifica con handicap

N. Pilota	Punti	N. Pilota	Punti	N. Pilota	Punti
1 DELLA CHIESA	1000	9 BUCCERI	654	17 BERNASCONI	368
2 PILUDU F.	994	10 PEROTTI	653	18 GUSSONI	330
3 ORSI A.	939	11 MUNEGHINA	628	19 RASINI	315
4 MANTICA U.	902	12 BARIOLI	616	20 TESSERA	299
5 LAMERA F.	884	13 BRIGLIADORI	583	21 RASERO	194
6 ORSI G.	877	14 MOTTA	485	22 DALL'AMICO	136
7 PRONZATI A.	754	15 AGRESTA	440	23 BRAMBILLA	134
8 SEREN M.	682	16 PECCOLO	419	24 FONTANA	124

Seconda Prova:

**PROVA DI VELOCITA' SUL PERCORSO DI ANDATA E RITORNO:
TORINO AERITALIA - REVELLO - TORINO AERITALIA: Km. 101**

Classifica senza handicap

N.	PILOTA	ALIANTE	AERO CLUB	Punti	Km	Km/h
1	LAMERA F.	SHK	A.C. TORINO	1000	101	48,78
2	PRONZATI A.	PHOEBUS-A	A.V. VARESE	987	101	46,40
3	ORSI A.	CIRRUS	A.V. VARESE	968	101	42,86
4	BRIGLIADORI L.	LIBELLE S	ACVV MILANO	949	101	39,33
5	BUCCERI A.	PHOEBUS-B	A.C. PADOVA	945	101	38,52
6	MOTTA C.	A-2	A.C. TORINO	944	101	38,43
7	PILUDU F.	M-100 S	CNVV RIETI	928	101	35,34
8	MANTICA U.	A-3	CPV MILANO	432	59,2	
8	TESSERA E.	M-100 S	A.C. TCRINC	432	59,2	
10	BARIOLI M.	CIRRUS	A.V. VARESE	399	54,7	
11	PECCOLO L.	M-100 S	A.C. TORINO	380	52,0	
11	SEREN M.	M-100 S	A.C. TCRINC	380	52,0	
13	PEROTTI G.	KA-6	A.C. TORINO	369	50,5	
14	DELLA CHIESA C.	M-100 S	A.C. TORINO	343	47	
14	MUNEGHINA R.	M-100 S	A.C. TCRINC	343	47	
16	FONTANA V.	EC-41	A.V. VARESE	314	43	
17	AGRESTA P.	URIBEL-C	CPV MILANO	311	42,6	
18	RASERO D.	M-100 S	A.C. TORINO	266	36,4	
18	RASERO D.	M-100 S	A.C. TORINO	263	36,0	
19	RASINI C.	URIBEL-D	AVS MILANO	168	23	
20	BRAMBILLA L.	M-100 S	A.V. VARESE	165	22,6	
21	DALL'AMICO P.	URIBEL-B	A.C. TORINO	155	21,2	
22	GUSSONI R.	URIBEL-D	AVS MILANO	0	—	
22	BERNASCONI M.	M-100 S	A.V. VARESE	0	—	
23	ORSI G.	SHK	GNV. COMO	0	—	

Classifica con handicap

N. Pilota	Punti	N. Pilota	Punti	N. Pilota	Punti
1 PILUDU	1000	9 MANTICA	410	17 FONTANA	305
2 PRONZATI	926	10 SEREN	409	18 RASERO	287
3 MOTTA	916	10 PECCOLO	409	19 RASINI	269
4 LAMERA	906	12 PEROTTI	394	20 BRAMBILLA	181
5 BRIGLIADORI	890	13 DELLA CHIESA	370	21 DALL'AMICO	180
6 BUCCERI	876	13 MUNEGHINA	370	22 GUSSONI	159
7 ORSI A.	845	15 BARIOLI	349	23 ORSI G.	0
8 TESSERA	466	16 AGRESTA	329	23 BERNASCONI	0

CLASSIFICHE FINALI DOPO LA SECONDA PROVA

Senza handicap

N. Pilota	ALIANTE	AERoclUB	PUNTI
1° ORSI A.	CIRRUS	A.V. VARESE	1968
2° LAMERA F.	SHK	A.C. TORINO	1908
3° PILUDU F.	M-100 S	CNVV RIETI	1786
4° PRONZATI A.	PHOEBUS A	A.V. VARESE	1735
5° BUCCERI A.	PHOEBUS B	AC PADOVA	1601
6° BRIGLIADORI L.	S. LIBELLE	ACVV MILANO	1527
7° MOTTA C.	A-2	A.C. TORINO	1409
8° MANTICA U.	A-3	CPV MILANO	1317
9° DELLA CHIESA C.	M-100 S	A.C. TORINO	1206
10° BARIOLI M.	CIRRUS	A.V. VARESE	1055
11° SEREN M.	M-100 S	A.C. TORINO	969
12° PEROTTI G.	Ka-6	A.C. TORINO	938
13° ORSI G.	SHK	GNV. COMO	901
14° MUNEGHINA R.	M-100 S	A.C. TORINO	885
15° PECCOLO L.	M-100 S	A.C. TORINO	742
16° AGRESTA P.	URIBEL C	CPV MILANO	698
17° TESSERA E.	M-100 S	A.C. TORINO	690
18° RASINI C.	URIBEL D	AVS MILANO	549
19° GUSSONI R.	URIBEL D	AVS MILANO	455
20° FONTANA V.	EC-41	A.V. VARESE	433
20° RASERO D.	M-100 S	A.C. TORINO	433
22° BERNASCONI M.	M-100 S	A.V. VARESE	318
23° BRAMBILLA L.	M-100 S	A.V. VARESE	284
24° DALL'AMICO P.	URIBEL B	A.C. TORINO	281

Con handicap

N. Pilota	Punti	N. Pilota	Punti	N. Pilota	Punti
1 PILUDU	1994	9 MANTICA	1312	17 TESSERA	765
2 LAMERA	1790	10 SEREN	1091	18 RASINI	584
3 ORSI A.	1784	11 PEROTTI	1047	19 GUSSONI	489
4 PRONZATI	1680	12 MUNEGHINA	998	20 RASERO	481
5 BUCCERI	1530	13 BARIOLI	965	21 FONTANA	429
6 BRIGLIADORI	1473	14 ORSI. G.	877	22 BERNASCONI	368
7 MOTTA	1401	15 PECCOLO	823	23 DALL'AMICO	316
8 DELLA CHIESA	1370	16 AGRESTA	769	24 BRAMBILLA	315

HANDICAP:

primo esperimento in Italia

È noto che nelle gare di volo a vela esiste una grande disparità fra le caratteristiche degli alianti partecipanti. La suddivisione fra alianti nelle classi « Standard » e « Libera » o, come si è fatto da noi, in « Club » e « Super », non è sufficiente a rendere ciascuna classe abbastanza omogenea, tanto da ottenere nelle classifiche una, sia pure approssimativa, graduazione del valore dei piloti.

Questo inconveniente è particolarmente sentito nel momento attuale, in cui l'avvento delle moderne macchine da competizione accentua il divario di queste con gli alianti, diciamo così, della vecchia generazione.

In diversi paesi si sono studiati diversi sistemi di « handicap », allo scopo appunto di ottenere classifiche dei piloti indipendenti, per quanto possibile, dalla qualità dei rispettivi alianti.

Generalmente la valutazione degli « handicap » è fatta sulla base delle caratteristiche di volo degli alianti, quale è documentata dalla polare delle velocità, dalla curva di « performance » in spirale, e talvolta mettendo in conto anche il profilo della velocità attraverso una sezione ideale di una termica « media », in qualche modo definita sulla base delle osservazioni locali. La valutazione dell'« handicap » in questo modo presenta l'inconveniente di essere assai complesso e, soprattutto, di dipendere dall'approssimazione dei dati di partenza. Per esempio, è noto che le polari delle velocità degli alianti siano spesso soltanto « calcolate », oppure misurate in volo con gradi diversi di approssimazione, quando addirittura non sono artificialmente corrette allo scopo di vantare caratteristiche superiori.

Evidente conseguenza di ciò è che il calcolo degli « handicap » ne risulta influenzato, determinandosi così una non più corretta graduazione.

Inoltre ci sono delle caratteristiche degli alianti che influenzano praticamente le loro prestazioni, pur non essendo esprimibili attraverso la usuale curva di « performance »: si pensi per esempio all'efficacia dei comandi che può consigliare una ve-

locità di spirale diversa da quella che minimizza il raggio di virata o la velocità di caduta.

Tutte queste considerazioni ci hanno indotto a sperimentare nel V° Trofeo « Città di Torino » degli « handicap » valutati in modo assai semplice e del tutto diverso da quello a noi noto.

Sulla base di un felice esperimento fatto in un gruppo di piloti torinesi, si è pensato di indire un referendum tra una cinquantina di piloti dotati di una certa esperienza nelle competizioni.

A ciascuno di essi è stato chiesto di indicare un valore di « handicap » per ogni aliante, o l'eventuale correzione di una serie di valori indicati da noi, corrispondenti ad una nostra valutazione.

Il risultato del referendum è stato soddisfacente, sia perchè confortato da espressioni di approvazione o addirittura di plauso per l'iniziativa, sia perchè ben 37 piloti hanno risposto.

Per ciascun aliante si è quindi determinato l'« handicap » facendo la media dei valori indicati dai vari piloti.

Si pensava in un primo tempo di fare una media quadratica per attribuire un minor peso a valori eventualmente molto discosti da quelli forniti dalla maggior parte dei piloti. Non essendosi però tale eventualità verificata, è stato sufficiente ricorrere a una semplice media aritmetica.

Si è trattato evidentemente di un esperimento. Si è perciò subito chiarito che la classifica ad « handicap » era una classifica supplementare, restando sempre come classifica principale quella solita senza « handicap ».

Si è chiarito inoltre che il fattore di « handicap » era moltiplicativo del punteggio della classifica assoluta, correggendosi poi i valori « handicappati » proporzionalmente, allo scopo di riportare ai soliti 1000 punti il punteggio del vincitore.

È molto importante far notare come la richiesta di indicazione degli « handicap » ai piloti era dichiaratamente basata sulle premesse seguenti:

- 1) che le prove fossero esclusivamente prove di velocità con ritorno alla base;
- 2) che i temi sarebbero stati dati in modo da dare, per quanto possibile, a tutti, o quasi, i concorrenti la possibilità di rientrare (il che praticamente vuol dire $n/N = 1$ o, perlomeno, non inferiore a 0,7);

3) che fossero ipotizzate condizioni meteorologiche medie torinesi, con regolo MacCready impostato sul + 1;

4) che l'« handicap » di riferimento (= 1) fosse relativo all'aliante M. 100 S.

La nostra gara, purtroppo, non ha realizzato tutte le premesse di cui sopra.

Ha soprattutto influito sull'attendibilità dell'« handicap » il fatto che relativamente pochi concorrenti sono rientrati nelle sole due prove effettuate ($n/N = 0,25$ nella prima prova e $0,29$ nella seconda).

È evidente che, data la formula del regolamento per il computo del punteggio per la velocità, contenente il solito fattore n/N , il punteggio assegnato alla velocità è risultato relativamente modesto quindi gli « handicap » tendevano a sovraccompensare la differenza fra gli alianti.

Si è tratto dunque, da questa esperienza, un'utile indicazione e cioè che in qualche modo si debba far sentire sullo « handicap » l'influenza del fattore n/N , il che probabilmente è possibile fare in modo semplice.

Altri affinamenti potranno essere apporta-

ti. Per esempio, qualora si volesse una supplementare classifica a « handicap » ai Campionati nazionali, la premessa 2) andrebbe modificata nel senso di portare il MacCready a + 2, il che richiederebbe evidentemente un nuovo referendum, d'altra parte assai semplice da realizzare vista la serietà e l'entusiasmo con cui i volovelisti hanno risposto in questa occasione.

Tutto ciò è subordinato al desiderio della C.S.C. dell'Ae.C. d'Italia, della Commissione nazionale per il Volo a Vela e dei volovelisti tutti, a continuare l'esperimento.

Piero Morelli



In attesa di una schiarita

VOLO A VELA IN ITALIA

Alessandria

Aeroclub Sede Sociale — Aeroporto —
Tel. 62828 — Via Milite Ignoto

Presidente: Cav. Vero Porta

Responsabile per il Volo a Vela: Gualfredo
Valerio — Via Marengo 16 a — Alessan-
dria

Trainatori: Sigg. Umberto Stefani e Vale-
rio Gualfredo

Piloti di volo in attività: n° 3

Ristorante in aeroporto, alloggio in città.

Angaraggio per alianti: secondo disponibi-
lità

Non vi sono alianti disponibili per i non
soci.

Tariffe: Traino L. 200/minuto

Attività 1968:

Per il 1968 non c'è stata attività di volo a
vela.

È in corso la pratica per ottenere il disci-
plinare onde iniziare la scuola.

Bergamo

Sezione Volo a Vela

« Riccardo G. Legler »

Aeroclub: Sede sociale: Orio al Serio -
tel. 23 23 75 - orario dalle 8 alle 19

Responsabile per il Volo a Vela: P. I.
Cesare Veneziani - Via Campagnola -
24100 Bergamo - tel. 21 69 96

Scuola di Volo a Vela: Direttore: Ing.
Sergio Capoferri - Istruttore: Sig. Angelo
Zoli - Trainatori: Sig. Vito Cattaneo

Sede dell'attività di Volo: Aeroporto di
Valbrembo - tel. 61 26 25

Piloti in attività n. 50, fuori attività n. 15

Attività 1968: Ore di Volo a Vela 1140 -

Allievi istruiti e N. dei Brevetti 12

Ristorante in aeroporto, alloggio a Ber-
gamo

Tariffe per i non soci: Traino L. 2.000
(a 700 mt.) L. 3.000 (a 1.000 mt.)

Angaraggio: *Classe Standard*: L. 140.000
annue - L. 25.000 mese - L. 1.000 al
giorno

Classe libera: L. 170.000 annue -
L. 30.000 al mese - L. 1.500 al giorno

Aeromobili da traino o da turismo:
L. 180.000 all'anno

Attività di volo prevista nel 1969: 1700
ore - dal martedì alla domenica traini
disponibili.

Attività 1968

La novità principale riguardante il volo
a vela bergamasco (che ormai non è più
una novità essendo già nota, riteniamo,
a tutti i volovelisti italiani) è l'entrata in
funzione a partire dall'1.4.1969 del nuovo
aeroporto privato di Valbrembo (Ber-
gamo) gestito dalla A.V.A.O. (Associazione
Volovelistica Alpi Orobiche) e sul
quale è ospitata la Sezione Volo a Vela
del nostro Aeroclub. Oggi esiste la possi-
bilità di ricovero anche per alianti privati,
così come vi sarà tra breve una possibilità
di alloggio in aeroporto.

Mentre l'attività relativa al 1968 non re-
gistra notizie salienti da riferire, tranne la
positiva partecipazione ai campionati ita-
liani con la vittoria del Socio Sergio Capo-
ferri nella « Lega 2 », per il corrente
anno le previsioni sono quanto mai posi-
tive sia come incremento di attività (al-
meno del 50%) rispetto allo scorso anno,
sia sotto l'aspetto didattico e sportivo.

Alla scuola di pilotaggio sono attualmente
iscritti oltre 30 allievi che potranno usu-
fruire dei nuovi alianti AS. K13 e di una
attrezzatissima aula per le lezioni teoriche.
Per ora ci dobbiamo limitare a queste
brevi note. Una più ampia e approfondita
relazione sulle possibilità offerte dal nuovo

VOLO A VELA IN ITALIA

Alessandria

Aeroclub: Sede Sociale — Aeroporto —
Tel. 62828 — Via Milite Ignoto

Presidente: Cav. Vero Porta

Responsabile per il Volo a Vela: Gualfredo
Valerio — Via Marengo 16 a — Alessan-
dria

Trainatori: Sigg. Umberto Stefani e Vale-
rio Gualfredo

Piloti di volo in attività: n° 3

Ristorante in aeroporto, alloggio in città.

Angaraggio per alianti: secondo disponibi-
lità

Non vi sono alianti disponibili per i non
soci.

Tariffe: Traino L. 200/minuto

Attività 1968:

Per il 1968 non c'è stata attività di volo a
vela.

È in corso la pratica per ottenere il disci-
plinare onde iniziare la scuola.

Bergamo

Sezione Volo a Vela

« Riccardo G. Legler »

Aeroclub: Sede sociale: Orio al Serio -
tel. 23 23 75 - orario dalle 8 alle 19

Responsabile per il Volo a Vela: P. I.
Cesare Veneziani - Via Campagnola -
24100 Bergamo - tel. 21 69 96

Scuola di Volo a Vela: Direttore: Ing.
Sergio Capoferri - Istruttore: Sig. Angelo
Zoli - Trainatori: Sig. Vito Cattaneo

Sede dell'attività di Volo: Aeroporto di
Valbrembo - tel. 61 26 25

Piloti in attività n. 50, fuori attività n. 15
Attività 1968: Ore di Volo a Vela 1140 -
Allievi istruiti e N. dei Brevetti 12
Ristorante in aeroporto, alloggio a Ber-
gamo

Tariffe per i non soci: Traino L. 2.000
(a 700 mt.) L. 3.000 (a 1.000 mt.)

Angaraggio: *Classe Standard:* L. 140.000
annue - L. 25.000 mese - L. 1.000 al
giorno

Classe libera: L. 170.000 annue -
L. 30.000 al mese - L. 1.500 al giorno

Aeromobili da traino o da turismo:
L. 180.000 all'anno

Attività di volo prevista nel 1969: 1700
ore - dal martedì alla domenica traini
disponibili.

Attività 1968

La novità principale riguardante il volo
a vela bergamasco (che ormai non è più
una novità essendo già nota, riteniamo,
a tutti i volovelisti italiani) è l'entrata in
funzione a partire dall'1.4.1969 del nuovo
aeroporto privato di Valbrembo (Ber-
gamo) gestito dalla A.V.A.O. (Associazio-
ne Volovelistica Alpi Orobianche) e sul
quale è ospitata la Sezione Volo a Vela
del nostro Aeroclub. Oggi esiste la possi-
bilità di ricovero anche per alianti privati,
così come vi sarà tra breve una possibilità
di alloggio in aeroporto.

Mentre l'attività relativa al 1968 non re-
gistra notizie salienti da riferire, tranne la
positiva partecipazione ai campionati ita-
liani con la vittoria del Socio Sergio Capo-
ferri nella « Lega 2 », per il corrente
anno le previsioni sono quanto mai posi-
tive sia come incremento di attività (al-
meno del 50%) rispetto allo scorso anno,
sia sotto l'aspetto didattico e sportivo.

Alla scuola di pilotaggio sono attualmente
iscritti oltre 30 allievi che potranno usu-
fruire dei nuovi alianti AS. K13 e di una
attrezzatissima aula per le lezioni teoriche.
Per ora ci dobbiamo limitare a queste
brevi note. Una più ampia e approfondita
relazione sulle possibilità offerte dal nuovo

aeroporto potrà essere fatta tra qualche mese quando sarà superata l'attuale fase di avviamento e potranno essere completamente valutate le possibilità offerte, anche sul piano tecnico dalla nuova sistemazione.

Il nuovo indirizzo è: A.V.A.O. - Associazione Volovelistica Alpi Oroliche - 24100 Valbrembo - tel. 61 26 25

(dal nostro corrispondente Pietro Cella)

Bologna

Aeroclub: Sede sociale via dell'Aeroporto 38 - telef. 400337 - in orario d'ufficio

Presidente: dr. Dante Labanti

Responsabile per il volo a vela: Dr. Sandro Serra - Via dei Colli 45 - 40136 - Bologna - telef. 22 86 28

Scuola di volo a vela: Direttore: Sandro Serra - Istruttori volontari: Mela Enzo, Ruffini dr. Enrico, Serra dr. Sandro - Traineri: Mela, Ruffini, Serra, Marcheselli, Turrini, Acquaderni, Gozzoli. Aeroporto di Borgo Panigale, con ristorante.

Piloti in attività n. 48, fuori attività n. 32
Attività 1968 - Volo a Vela ore 943,28

Tariffe per i non soci: Traino: L.5 lire 13.200, Piper PA 18 L. 21.000. Alianti: Passero - Spatz - M.100, L. 2.100 ora
Angaraggio: L. 12.000 mensili

Attività di volo prevista nel 1969: Traino tutti i giorni, occorre avvertire entro le 11 per la stessa giornata. Purtroppo occorre essere muniti di radio VHF con frequenza 123,5 e bisogna darsi da fare per non irritare i controllori del traffico.

Attività 1968:

*Progresso costante,
secondo le previsioni*

L'anno passato è stato ancora caratterizzato da una forte incidenza delle ore di traino rispetto al totale dei veleggiamenti questo significa che le condizioni meteorologiche non sono state delle migliori e che noi non le abbiamo sfruttate al massimo.

Significa però anche che esiste la volontà di continuare, anche se naturalmente i costi sono più alti che altrove, rispetto a zone più favorite dalla posizione orografica. È stato fatto un guadagno di quota valido per il « C » d'oro ed è stata conseguita una insegna d'argento completa.

Voli di distanza effettuati: 24 da parte di 7 piloti. Il volo più lungo: Km. 272,500, il più corto: Km. 6,200. Atterraggi fuori campo: 14

Alianti: 2 biposto: 1 Bergfalke e un Blanik e sei monoposto: 1 Passero, 1 Spatz, 2 M 100 S, 1 Zugvogel III B e un Foka privato.

Due aerei per il traino: 1 Stinson L 5 e 1 Piper PA 18 da 180 HP.

Ore volate: 943,28 escluse quelle volate durante la gara che organizziamo in maggio e che nel 1969 sarà alla III^a edizione, dal 15 al 18 compreso.

Le prospettive sono molte, dall'entrata in linea del moto-aliante biposto per la scuola (in maggio) alle accentuate velleità sportive.

Un bolognese ha partecipato alle gare di Rieti; nel 1969 saranno forse due a uscire dal guscietto.

Aumentano i brevettati e l'unico auspicio di chi li istruisce è che aumentino anche i volovelisti in possesso dello spirito necessario per praticare veramente la nostra attività, risultato questo che coronerebbe le aspettative di chi ha assunto il compito organizzativo.

Abbiamo sondato i vari circuiti di pianura ed il percorso pedemontano verso Nord-Ovest oltrepassando Piacenza, ma senza riuscire a compiere l'intera andata e ritorno. In primavera inizieremo i sondaggi a Sud, sulle nostre montagne che a detta dei più informati sono tutte da scoprire e forse è così veramente.

Rimane da superare il problema della scarsa atterrabilità da quella parte, ma con calma ed esperienza si dovrebbe ovviare anche al problema di lunghi tratti pericolosi.

Nel complesso si può affermare che il « piano quadriennale » varato alla fine del 1966, sta procedendo abbastanza bene.

Ora che il proselitismo è avviato bene, è da curare il lato sportivo: ne siamo convinti in tal senso sono diretti i nostri sforzi.

Sandro Serra

Bolzano

Volo in dinamica da Bolzano a Dobbiaco

Sull'aeroporto di Bolzano: vento direzione 30°, intensità 17-20 kts. La temperatura a 24°C in aumento.

Questa la situazione alle ore 14 del 14 maggio 1968. Il vento dai quadranti settentrionali solitamente rappresenta per noi un campanello d'allarme per le costanti condizioni favorevoli che dominano in tutta la conca di Bolzano. Quel giorno si trovarono pronti al decollo con alianti Jaskòka e K.6 i piloti Huber e Fischer alle ore 14,20.

Il traino dietro l'L.5 fu breve e già a 300 m. sull'aeroporto in direzione ovest fu possibile l'aggancio in dinamica. Una salita regolare fino a 1800 m. (Q.N.H. saranno quote che da ora in avanti riporterò).

Da questa quota era possibile proseguire in direzione N.O. verso Merano, seguendo

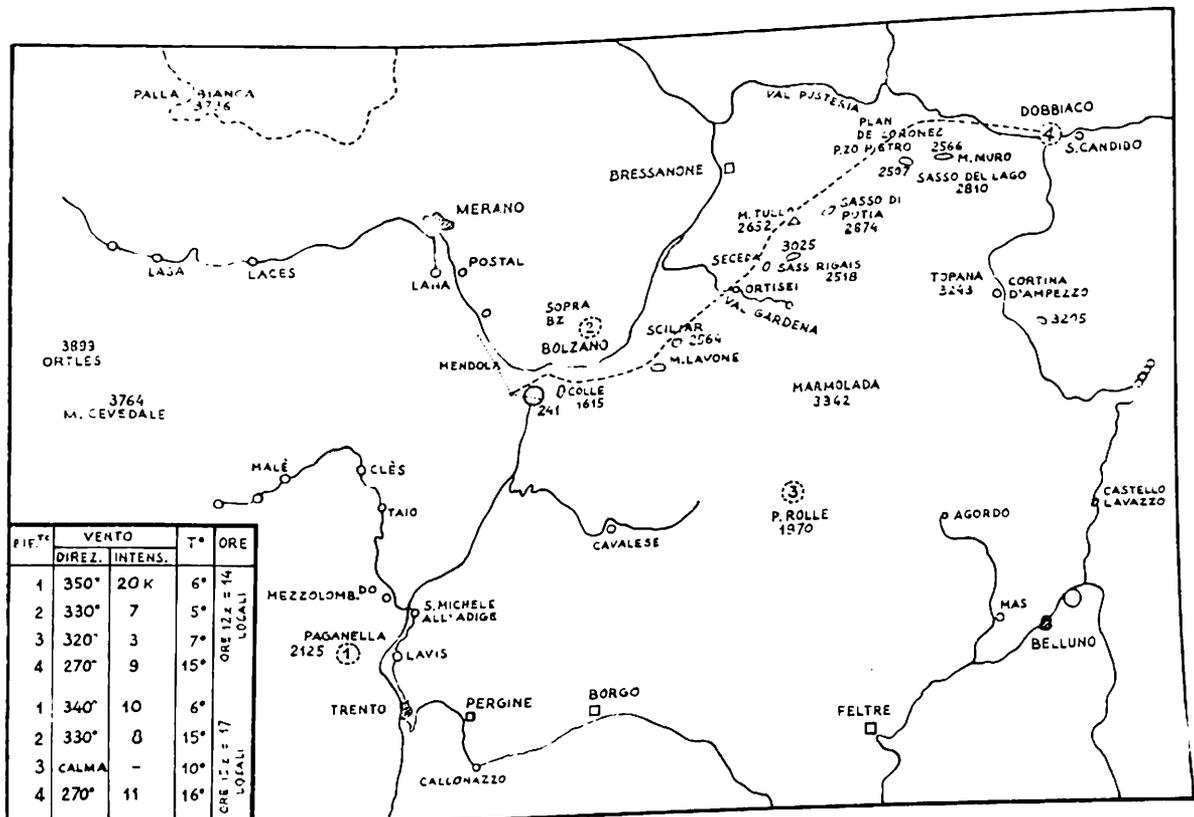
il costone della Mendola favorevolmente esposto e sempre dinamicamente attivo. Dopo alcuni chilometri la condizione anemometrica in N.O. si dimostrò via via cedevole e fece abbandonare l'idea di una distanza verso la Val Venosta dopo Merano.

Fu deciso allora un sondaggio di altre zone, e sempre collegati con radio i due procedettero singolarmente a tastare le condizioni nella zona di Bolzano.

Fischer con il suo Jaskòka si portò nella parte est della città, per sondare il costone N.E. del Colle, alto m. 1615. Decisamente il vento vi soffiava con intensità all'ordine di 20 kts dal primo quadrante, dando valori in variometro di 2-3 in costante salita fino a m. 2000.

A questo punto si trattava di rimanere in Conca o di lasciare Bolzano per tentare una distanza: fu decisa l'avventura per N.E. seppure il vento soffiasse esattamente contrario.

Dal Colle in direzione Sciliar ed Alpe di Siusi attraversarono la valle di Tires per portarsi dopo monte Covone sul versante nord dello Sciliar che con i suoi 2564 m. avrebbe garantito una quota di 2600 m.



In breve la previsione si concretizzò in una salita costante fino a 2600 m. sulla verticale della parete nord dello Sciliar.

A questo punto la strada verso Nord-est non poteva considerarsi ancora aperta poichè rimanevano i monti a nord della Val Gardena con quote medie sopra i 2000 m. come ostacoli obbligati.

Erano da percorrere circa 14 Km. per poi superare quella catena di monti con almeno 2000 m. di quota.

Huber con il suo K 6 partì decisamente a 150 Km/H in direzione di Ortisei e della cima Seceda. Riuscì a superare il crinale sul prato della Seceda con un lievissimo margine di quota, dopo forti discendenze di sottovento nella Val Gardena. Superato l'ostacolo si trovò una rapida ripresa delle condizioni, con venti sempre dal 1° quadrante e intensità 12kts.

Fischer che con lo Jaskòka seguiva a distanza di qualche minuto, durante l'attraversamento dall'Alpe di Siusi alla Val Gardena, si venne a trovare sopra Ortisei con quota insufficiente per il superamento del crinale destro della valle e vistosi nella impossibilità di superare come l'amico i prati della Seceda, dovette accettare l'unica alternativa: aggirare la catena montuosa volando verso N.O. in direzione di Laion, Ponte Gardena, ove i monti di destra della Val Gardena scendono nella Val d'Isarco fino a circa 1000 m.

In condizione di sottovento perse quota rapidamente fino a trovarsi nei pressi di Laion a circa 1000 m.

L'atterraggio sarebbe stato impossibile in quella zona, poichè in quel tratto della Val d'Isarco ci stanno a malapena ferrovia, strada ed elettrodotti ad alta tensione.

Durante questa corsa verso il sopravvento l'amico Huber lo informava d'essere in attesa a poca distanza in condizioni favorevoli, e lo invitava a procedere, anche se a bassa quota, verso nord costeggiando in sopravvento il monte del paese di Laion che avrebbe riservato più avanti sicure condizioni di dinamica favorevole.

Fu così che superato il punto basso di Fischer i due si ritrovarono a nord del Seceda. In direzione M. Tullio e Sasso Putia, superando la Val Badia per entrare nella Val Pusteria.

Di qui sulla zona di Plan de Coronas a fianco di Brunico, ultima salita fino a 2200 m. con vento da 270° a 11 kts. Da

questo sicuro trampolino, lasciata alle spalle la Val Badia, prua verso Dobbiaco. Dopo soli 18 km di Val Pusteria ecco l'aeroporto sul quale l'atterraggio si svolge regolarmente alle 17,30: i 75 Km. che separano Bolzano da Dobbiaco erano fatti.

Festose accoglienze da parte dei militari che colà dirigono ed usano l'aeroporto a pochi chilometri dal confine.

Intensa soddisfazione dei due volovelisti che prometteranno altri avventurosi voli che ormai definiremo « di valle ».

Non si tratta certamente di voli secondo la tecnica volovelistica moderna che prevede condizioni termiche, ma il volare in dinamica, contro vento è un episodio singolare tanto più perchè realizzato sempre a quote di valle, cioè inferiori alle quote medie delle nostre montagne più alte.

Sulle Alpi o si vola in termica con basi sopra i 3000 m. o si è costretti a volare in Conca: è quanto accade a noi a Bolzano, con plafond sempre piuttosto bassi che difficilmente ci permettono l'effettuazione di voli di distanza.

Cremona

Aeroclub: Sede Sociale: Aeroporto di Cremona - tel. 21 43 8 - orario dalle 18,30 alle ore 20;

Presidente: Dott. Arch. Mino Galletti
Responsabile per il Volo a Vela: Bruno Ferrari - Via Tofane - tel. 25 328 oppure a - Ing. Fresia - Ditta Pirelli - Pizzighettone (CR)

Scuola di Volo a Vela: Direttore: Uberti Renato; Istruttore: Ferrari Bruno; Trainatori: Uberti Renato e Marelli
Aeroporto di CremonaMigliaro - tel. 31555 - con ristorante

Piloti in attività n. 5

Attività 1968: Ore di volo a vela 308,27'
Allievi istruiti n. 11

Tariffe: Traino - da 700 a 2000 lire al minuto - Alianti da L. 2400 a 4200/h An-
garaggio - circa L. 5000 al mese

Attività di Volo prevista nel 1969: Sabato e domenica oppure a richiesta.

Progresso lento ma continuo

Se pur minima, dovuta alla scarsità dei brevetti in corso di validità, si è avuto per il 1968 un incremento dell'attività.

Abbiamo svolto lo scorso anno uno « stage » estivo ad Asiago riscuotendo notevole successo fra i partecipanti.

Purtroppo la scuola ha incontrato notevoli intralci e, interrotta più volte non ha ancora dato i suoi frutti. Siamo infatti ancora in attesa di completare il 1° corso e non un brevetto nuovo è stato conseguito.

Anche da noi divergenze di Club hanno portato alla ormai scontata situazione che regolarmente si ripete in ogni aeroclub e porta con sé conseguenze che si riflettono negativamente su tutta l'attività e qualche volta sulla stessa esistenza dei gruppi.

Concordo con quanto esposto dall'Ing. Morelli a Bologna e da altri ribadito, debba esservi cioè autonomia di settore negli Aero Club, in particolare per il volo a vela.

È necessario concretare al più presto intervenendo alla modifica necessaria dello Statuto; senza ciò molte energie potenziali andranno sprecate.

Ferrara

Aeroclub: Sede sociale, in Aeroporto - telefono 36731

Presidente: Sig. Ugo Marzola

Responsabile per il Volo a Vela: Sig. Giorgio Villani - Borgoleoni 79 - Ferrara - telef. 39054 34350

Scuola di volo a vela: Direttore: Sig. Aldo Gardenghi - Istruttori: Sigg. Baviera, Berti Ceroni, Gardenghi, Villani - Trainatori: Sigg. Brunetti, Pozzi.

Aeroporto di Ferrara, con mensa oppure ristorante ad un Km.

Piloti in attività n. 15, fuori attività n. 1.

Attività 1968: Volo a vela ore 502

Disponibilità di aliante per i non soci: Trainingo: 15.000 all'ora - Alianti: L. 3.600 biposto, L. 2.000 monoposto - Angaraggio: da concordare.

Attività di volo prevista nel 1969: sabato e domenica, a richiesta tutti i giorni, telefonare ai trainatori. Gradita telefonata in aeroporto o al Responsabile, nessun permesso speciale. A richiesta prenotiamo hotel.

Attività 1968:

Ferrara... quasi ci siamo

Lo scorso inverno, nelle rituali due righe di fine anno, dicevamo che il 1968 sarebbe stato il punto di conferma del nostro modello organizzativo; in effetti i risultati, modesti se vogliamo, ma pur sempre preziosi per un gruppo volovelistico giovane, non sono mancati.

L'attività didattica e di allenamento hanno polarizzato l'attenzione del gruppo: in questo anno, avaro di buone condizioni meteo, sono state conseguite abilitazioni e titoli necessari per l'allargamento della base di lavoro. Quattro brevetti «C», due nuovi istruttori (2 + 2 = 4 istruttori), quattro nuovi piloti trainatori, tre abilitazioni passeggeri, un reintegro «C», sono il risultato dell'attività nel settore scuola. Il complesso delle ore di allenamento è; con buoni auspici, quasi raddoppiato rispetto al 1967; siamo passati infatti dalle 286 ore dell'anno precedente alle 502 ore di veleggiamento. Le ore sarebbero state molte di più, se fosse rimasto in linea uno Spatz danneggiatosi in un fuori campo di gara.

Sul piano sportivo, il discorso è per noi a livello « fanalino di coda », ma i risultati verranno (speriamo!) in un prossimo futuro (oggi mancano gli uomini che vi si possono dedicare), tuttavia si è mantenuto in embrione di attività sportiva con due aliante in gara a Bologna (6" + 18" posto), oltre 1.000 Km. percorsi in gare con una interessante formuletta di mini-triangolo intorno casa di circa 80 Km. e numerose prove sportive FAI d'argento parziali positive e... negative. Quello però che a nostro avviso ha caratterizzato il 1968 è stato l'impiego di tutto il gruppo per i programmi futuri; sono infatti state gettate le basi per un rammodernamento della flotta, concretizzatosi nell'acquisto di un biposto A.S. K.13, di un monoposto A.2 Standard e di un monoposto A.S.K. 8 b. Tutte le macchine saranno a casa entro marzo 1969.

Non contenti del programma macchine, onde portare a sicura bancarotta le finanze (così poi non ci si pensa più) abbiamo costruito una piccola officina 16x5 e una saletta briefing annessa all'hangar del Volo a Vela (storiche foto di provetti muratori-piloti, saranno inviate a parte).

Difficoltà: varie, naturalmente e condite, possiamo dire però che la comprensione di vari organismi Ministeriali e la rinnovata collaborazione con l'Aero Club sono di buon auspicio a nuove e più serene possibilità.

Questo, in sintesi, il bilancio del nostro 1968 Volovestico, per questa volta... in rosa.

Alcune cifre: Ore volo a vela 502, ore di traino, Voli 630, Km. percorsi 1.200, fuori campo n. 7, prove argento FAI parziali n. 6 Piloti brevetti n. 4, nuovi istruttori V.V. n. 2, abilitazioni traino 4, abilitazioni passeggeri n. 3, reintegro « C » n. 1, allievi in corso n. 6, piloti allenati n. 15.

Milano

Aeroclub Volovelistico Milanese: Presidente: Riccardo Briigliadori

Sede sociale: Aeroporto di Bresso.

L'attività di volo è svolta all'aeroporto di Novi Ligure.

La flotta comprende n. 4 apparecchi a motore, 9 alianti, un motoaliente,

Attività di volo svolta nel 1968:

Volo a motore ore 119,57'

Volo a Vela ore 627,45'

Non inganni la modesta cifra delle ore di volo: l'AVM è come un gatto dalle sette vite. Due anni or sono iniziò l'era del motoaliente per la scuola; ora ci sta sorprendendo di nuovo col fabbricarsi un aeroporto tutto suo!!

Siamo certi che, risolto definitivamente il problema del terreno di volo, esso risorgerà alle più alte vette.

L'amico Calli ci ha promesso un articolo completo sul nuovo campo, non appena saranno riusciti ad ottenere l'agibilità.

L'attendiamo con impazienza e formuliamo per l'AVM o per il risorgere del volo a vela milanese, tutti i nostri auguri.

Padova

Aeroclub: Sede Sociale - Aeroporto di Padova - tel. 25699 - orario: dall'alba al tramonto.

Presidente: del gruppo Ing. Franco Gallo e dell'Aeroclub Dr. Ilario Montesi

Responsabile per il Volo a Vela: Franco Gallo - Ponte di Brenta - tel. 50166

Scuola di Volo a Vela: Direttore: Sig. Luigino Marchetti - Istruttore: Giovanni Bertolini

Aeroporto di Padova con ristorante.

Piloti in attività n. 20, fuori attività n. 10

Attività 1968:

Ore di volo 400 circa, n. 2 allievi, nessun brevetto

Tariffe per i non soci: Traino L. 16.00/h, Alianti L. 3.600/h.

Attività di Volo prevista nel 1969: Sabato e Domenica e giorni festivi.

Parma

Aeroclub: Sede Sociale - Aeroporto N. Palli - telef. 2 21 41 orario dalle 9 alle 19

Presidente: Dr. Enrico Bandini

Responsabile del Volo a Vela: Sig. Remo Cella - Viale Rimembranze 9 - tel. 34872 - Parma

Scuola di Volo a Vela: Direttore: Ing. Camillo Monguidi - Istruttori: Mario Varacca - Trainatori: G. Corradi, C. Monguidi, G. Dalla Rosa, Mario Varacca.

Aeroporto N. Palli di Parma, con mensa

Piloti in attività n. 18, fuori attività n. 4

Attività 1968: Volo a Vela ore 200 - n. 8 nuovi brevetti

Attività di volo prevista nel 1969: Traino dal martedì alla domenica. Disponendo di un solo aereo trainatore non possiamo assicurare a soci di altri Club, la disponibilità di alianti o di trainatori, in quanto tutta l'attività è utilizzata dai nostri soci.

Attività 1968:

Il 1968 ha visto la rinascita della scuola di volo a vela in seno al nostro aeroclub; l'attività didattica era stata interrotta nel 1959 in seguito alla tragica scomparsa dell'allora istruttore Sig. Giordano Boraschi. Sotto la guida del M. Mario Varacca otto nuovi piloti hanno conseguito il brevetto C, e sono stati completati due brevetti C d'argento (prova di distanza).

La flotta che alla fine del 1968 era composta da due alianti Canguro è stata recentissimamente potenziata da due alianti: Ka 6E e Skylark, e da un motoalante AS-K-14. I recenti arrivi e i nuovi brevetti fanno sperare un futuro migliore per il volo a vela parmense.

Rinasce il volo a vela a Parma!

L'Aero Club di Parma ed i volovelisti, in conseguenza della aumentata attività e tenuto conto delle necessità di offrire ai nuovi brevettati macchine moderne in grado di soddisfare la loro fame di volo hanno deciso l'acquisto di due macchine: una Ka 6E e un motoalante AS K 14 che si vengono ad affiancare ai due vecchi sempre in gamba « Canguro » che continueranno la loro attività come alianti scuola e allenamento.

Le due macchine hanno già compiuto i primi voli di prova ai comandi del Col. Mantelli che è rimasto entusiasta delle ottime qualità degli alianti sotto tutti gli aspetti.

Li descriviamo brevemente:

KA 6 E (I - CENO)

è un eccellente aliante di classe standard interamente costruito in legno, derivato dal ben noto Ka 6 CR di cui conserva le caratteristiche principali. Posto di pilotaggio più ampio e confortevole con posizione del pilota leggermente allungata e migliore visibilità. I nuovi profili dell'ala e la perfetta rifinitura delle superfici hanno migliorato le già buone caratteristiche di volo.

Caratteristiche:

Apertura alare m. 15 - Lunghezza m. 6,66
- Superficie m. 12,40 Peso a vuoto Kg. 190 - Peso massimo Kg. 300 - Velocità di stallo Km. 53 - Velocità massima eff. 100 - Velocità massima traino Km. 140

- Velocità di caduta m. 0,65 - Efficienza 34.

MOTOALIANTE AS K 14 (I - CAIO)

È un motoalante monoposto derivato dal Ka 6E, infatti il progettista è lo stesso Ing. Kaiser, con motore SOLO HIRT F 10 di 26 CV posto a prua come un qualsiasi aereo a motore, senza che questo guasti minimamente la linea della macchina, grazie anche alle piccole dimensioni del motore di 570 cm. - 4 cilindri 2 tempi.

Dell'aliante da cui deriva, l'AS. K 14 conserva l'ala, montata in posizione bassa e gli impennaggi. L'ala presenta i diruttori solo sulla parte dorsale per evitare danneggiamenti in atterraggi fuori campo. Il diedro è leggermente superiore a quello del Ka 6, e nel complesso è una macchina ben disegnata e con buone caratteristiche di veleggiamento. Particolari interessanti sono: la possibilità di rimettere in moto il motore in volo con il sistema « a strappo » e il comando in cabina per cambiare il passo dell'elica da normale a bandiera.

Anche la soluzione del carello retrattile è stata risolta con estrema semplicità e le manovre per l'entrata e l'uscita della ruota si effettuano senza alcun sforzo. L'abitacolo sufficientemente ampio è protetto da una cupola in plexiglas e, grazie alla pedaliera regolabile, può accogliere piloti di tutte le taglie. Durante il volo di prova sono state effettuate diverse messe in moto e sempre con esito favorevole e delle prove comparative con l'aliante Canguro biposto. Alle basse velocità la polare era favorevole al biposto ma dai 100 Km/h in su i vantaggi si invertivano a favore del motoalante.

Il prezzo, tutto compreso, si aggira sui 4 milioni.

Saccani Stefano

Rieti

Aeroclub: Sede Sociale: Aeroporto di Rieti, Via Rosatelli - tel. 49 218 - orario dalle 8 alle 13 e dalle 14 alle 20

Presidente: Floridi Cav. Florido

Responsabile per il Volo a Vela: Santini Prof. Alberto - Via Leonessa - Rieti

Scuola di Volo a Vela: Direttore: Pace Prof. Francesco - Istruttori: Franzelin Antonio - Trainatori: Morello Leonardo Marchetti Willy e Volpi Gilberto.

Ristorante e alloggio nelle vicinanze.

Piloti in attività n. 30, fuori attività n. 5

Attività 1968:

Ore di volo a vela 998

Allievi istruiti n. 56

Tariffe: Traino: a m. 600 L. 1000 - a m. 1000 L. 1400 - Alianti: prima ora L. 2400 ore successive L. 1800.

Attività prevista nel 1969:

N. 10 corsi di Volo a Vela da febbraio a Ottobre. I corsi di luglio e agosto si svolgeranno all'aeroporto di Foligno.

Perugia

Aeroclub: Sede Sociale: Aeroporto di Perugia - tel. 393279

Presidente: Dott. Prof. Messini Luigi

Attività 1968:

Non c'è stata attività, non avendo disponibile l'istruttore del Volo a Vela.

Torino

Aeroclub: Sede Sociale - Torino - Strada Berlia 500 - tel. 79 09 16 - 72 07 34 - orario dalle 9 alle 12,30 - dalle 14,30 alle 18,30.

Presidente: Dott. Gianni Agnelli.

Responsabile per il Volo a Vela: Prof. Ing. Piero Morelli - Via Assarotti, 1 - 10122 Torino - tel. 541 381.

Scuola di volo a vela: Direttore: Prof. Dr. Gaetano di Modica.

Istruttore: P.I. Valerio Gualfredo.

Trainatori: circa 20 piloti del Club.

Aeroporto di Campo Volo « E. Agnelli ». Piloti in attività n. 84, fuori attività n. 41.

Ristorante in aeroporto, alloggio nella vicina città di Torino.

Attività 1968:

Ore di volo a vela 2028, Traino ore 433. Allievi n. 35 in corso d'istruzione, n. 10 brevetti conseguiti.

Tariffe: Traino - L. 300/min.

Alianti: Uribel L./h. 1500 - A-2 L./h. 2400 - M100, S/Ka-6 L./h. 1800.

Angaraggio: Apertura minore di 15 m. L. 7.500 al mese.

Apertura maggiore di 15 m. L. 10.000 al mese.

Attività di volo prevista nel 1969: Tutti i giorni meno il lunedì. Se il lunedì è festivo, il giorno di riposo viene posticipato al martedì. È opportuno però un preavviso per assicurare la possibilità di angaraggio.

Aeroclub Torino, oltre quota 2000

Finalmente, dopo averlo sfiorato per molti anni, il traguardo delle 2000 ore di veleggiamento è stato tagliato!

L'istruttore, Sig. Gualfredo, ha avuto lungo l'anno ben 45 allievi.

Dieci di questi, che hanno sostenuto brillantemente l'esame in autunno, sono già stati sostituiti da altri 10 nuovi allievi. È un dato estremamente piacevole, garanzia

di vitalità per l'attività volovelistica del Club.

L'attività sportiva, nonostante il varo della gara sociale (tipo S. Pedrino) è stata frustrata dalle condizioni meteo non propizie; ciò nonostante ben tre piloti hanno potuto compiere la faticosa prova F.A.I. dei 50 Km.: Caimotto e le signorine Marisa Seren e Rosa Martina. Marisa Seren si è comportata molto bene a Rieti, contrastando fino all'ultimo, in Lega 2, il successo finale di Capoferri.

A Rieti la partecipazione dei torinesi, è stata come al solito nutrita; 10 concorrenti tra i quali hanno fatto particolarmente spicco la Seren ed Emilio Tessera Chiesa. Tessera con alcune prove da fuoriclasse, è riuscito a inserire nella graduatoria finale il suo Ka6 tra le macchine « super », stravincedo la classifica « club ».

Il socio Perotti, aiutato per gli allenamenti dagli amici varesini e dal generoso prestito del suo Poebus da parte di Bucceri, ha superato largamente le aspettative dei suoi tifosi piazzandosi brillantemente al 7° posto nella classe standard dei campionati mondiali.

Da Torino, hanno preso parte alla spedizione di Lezno, oltre a Perotti, Biale quale aiutante, Piero Morelli a capo della squadra italiana, e Maritano per l'assistenza radio.

Per il 1969 nuove variazioni nelle tariffe di veleggiamento: importante soprattutto il ripristino del conteggio a minuto per tutti gli alianti e la conferma dell'abbonamento per il veleggiamento su qualsiasi aliante in L. 120.000 annue. La flotta, già nutrita ed efficiente, si accrescerà nell'anno con l'arrivo di uno standard Libelle e di un Phoebus 17 m; altri Libelle di privati sono in arrivo. Nel complesso avremo quindi, compresi quelli del CVT e dei privati una ventina di monoposti e tre biposti. A quest'ultimi si aggiungerà nel 1970 per l'esclusivo uso della scuola, un FALKE che è stato ordinato con la certezza del successo nell'impiego in questa attività, grazie alle relazioni del generoso Riccardo Brigliadori dell'AVM, che primo in Italia ha sperimentato questo vantaggioso mezzo.

Oltre tutto, questo acquisto contribuirà parzialmente ad attenuare gli effetti della crisi dei piloti trainatori. Sono troppi e troppo onerosi i requisiti richiesti per il

pilota trainatore: brevetto C in corso di validità, brevetto di fonìa (chi ha voglia di andare a Roma a sostenere l'esame, le spese di viaggio e il mancato guadagno?) 100 ore complessive di volo a motore e da ultimo, 20 ore sul velivolo trainatore. Ma chi ha ancora voglia di regalare al Club almeno 200.000 lire per fare le 20 ore su un L 5 solo dopo aver conseguito il brevetto di 2° grado? Nonostante la proposta di qualche consigliere per ottenere di poter utilizzare gli L 5 anche per il conseguimento del 2° grado, il Consiglio non si è ancora pronunciato favorevolmente; si pensa però che una disposizione favorevole potrebbe aggiungere ai vecchi (il cui numero è fermo da parecchi anni) una manciata di nuovi piloti trainatori. Ad ogni modo ci consoliamo che tra poco ci sarà anche la crisi degli istruttori. Volendo infatti ottemperare alla norma che il « solista » non ancora brevettato (e in certi periodi dell'anno possono esserci molti in attesa di sostenere l'esame) può essere solo, trainato dall'istruttore, molti Club dovranno avere due istruttori: uno che eseguisca i traini degli allievi solisti e l'altro adibito alle lezioni a doppio comando! Perchè non considerare che l'allievo nel corso dei doppi comandi, si è certamente abituato al modo di trainare del trainatore abituale, mentre non conosce certo lo stile di traino del suo istruttore?

Centro di volo a vela del politecnico: con amarezza

Nonostante l'impegno e la dedizione dei soci guidati dal progettista Prof. Alberto Morelli, l'M 300 non ha potuto essere pronto per i Campionati Mondiali.

Sfumata la possibilità di mettere a punto il primo prototipo per le gare di Lezno, si è lavorato a fondo su tutti e quattro i prototipi apportando profonde modifiche al progetto originario: tra queste, la più appariscente è la sostituzione dei diruttori a piastre tipo M 100S, con un freno al bordo d'uscita dell'ala. Questo freno è costituito da una superficie incernierata sul dorso dell'ala in modo che alla apertura, una metà della superficie del freno si opponga al flusso sul dorso e l'altra metà a quello sul ventre dell'ala.

Dolce, progressivo ed efficace, questo dispositivo è già stato provato in volo e permette di realizzare un'ala « più pulita » conservando pertanto l'andamento laminare del flusso fino al 70 % della corda, su tutta l'apertura alare.

Si continua anche a lavorare alla messa a punto dell'alettone: sono già stati provati quattro diversi tipi con fessura e uno senza: attualmente un altro tipo ancora è in prova nella galleria del vento.

L'attività sportiva si è limitata alla partecipazione di tre piloti al Trofeo di Torino, uno alle gare di Bologna e due a quelle di Rieti.

Per le nuove disposizioni sui contributi (2 milioni di lire nel 1966, niente nel 1967 e niente per tutto il 1968) il futuro del Centro è molto annuvolato. Fino al 1966 i contributi erano elargiti a gennaio per l'anno in corso.

Solo ora il Centro ha ricevuto, posticipato, 1 milione per l'anno 1968, un altro milione sarà elargito dopo la esecuzione delle modifiche al prototipo dell'M 200 di proprietà dell'Ae. C. d'Italia.

Dal momento che queste modifiche sono state valutate più di 800.000 lire, il contributo annuale si riduce a meno di 1 milione 200.000. Si tratta di una cifra insignificante e assolutamente inadeguata a contribuire alle ingenti spese connesse con i programmi di ricerche e realizzazioni del Centro.

Il Centro, che svolge una attività priva di lucro, vive con l'apporto volontario dei soci eppure ha affrontato lo studio e la realizzazione di una macchina nuova, anzi per molti aspetti tecnici rivoluzionaria come l'M 300.

I meriti del Centro, nel campo delle costruzioni volovelistiche sono innegabili, basti pensare alla modernità del progetto del Veltro realizzato nel 1953 (a parte i profili alari, pare di essere di fronte a un classe libera « up to date »!), al successo in Italia e all'estero dell'M 100 e dell'M 200.

Si pensi ancora alle difficoltà che in Italia può incontrare da parte degli organismi di controllo, una realizzazione che contiene soluzioni tecnologicamente avanzate come quelle dell'M 300: ritardi, riunioni senza esito, ecc.

Le prospettive non sono rosee... forse soltanto l'abnegazione dei soci permetterà di spianare gli ostacoli che oggi si frappongono alle speranze di vedere presto gli M 300 veleggiare nei cieli.

cidici

Trento

Aeroclub: Sede Sociale - Aeroporto di Gardolo (Trento) - tel. 48 691 - orario dalle 7 alle 12 e dalle 13 alle 17.

Presidente: Sig. Cav. Giuliano Bonvecchio.

Responsabile per il Volo a Vela: Direttore: Flavio Fracalossi - Via Milano 104 - Trento - tel. 35722 - uff. tel. 35357.

Scuola di Volo a Vela: in corso di rinnovo (momentaneamente senza disciplinare).

Direttore: Flavio Fracalossi - Istruttori: Ing. Rodolfo Benini - Trainatori: Benini e Fracalossi.

Aeroporto di Gardolo, con ristorante a poca distanza.

Piloti in attività n. 10, fuori attività n. 20.

Attività 1968:

Ore di volo sessanta - Angaraggio per alianti smontati.

Tariffe per i non soci: traino L. 170 al minuto, alianti L. 50 al minuto, angaraggio gratuito. Sono disponibili: 1 Mu 13 E, 1 M. 100 S.

Attività di volo prevista nel 1969:

Entro due mesi è previsto il trasferimento di tutta l'attività Ae. C. TN, sul nuovo aeroporto di Trento Sud (4 Km. Sud di Trento) situato in posizione molto favorevole per il Volo a Vela.

Possibilità di volo in dinamica con passaggio a volo termico. Disponibilità vericello a due tamburi di prossima entrata in linea.

Trieste

Se volete diventare perfetti aquilotti volate con Olivieri e Zanotti

Brillante consuntivo dell'Aero Club - Siamo secondi nel volo a vela

La sezione di volo a vela dell'Aero Club Trieste ha raggiunto nel 1968 un traguardo eccezionale, assolutamente insperato e tale da compensare largamente gli sforzi che tutti, dirigenti e soci, non hanno lesinato nel corso dell'anno: ha brevettato infatti ben 19 allievi.

Ciò pone la scuola di volo a vela del nostro Aero Club al secondo posto assoluto tra tutte le scuole italiane, preceduta solamente dal Centro nazionale di volo a vela e seguita da notevole distanza, da scuole dal prestigioso nome, quali il Centro di volo a vela alpino di Varese, l'Aero Club Milano, l'Aero Club Torino, l'Aero Club Bologna ed altri.

Gli ultimi brevetti sono stati conseguiti in dicembre sull'aeroporto di Gorizia (a quando quello cittadino di Prosecco?) e gli allievi in numero di 11, sono stati tutti promossi, Bartolozzi, Buri, De Baseggio, Ferin, Primosi, Cristin, Teiner, Springer, Culot, Fragiacomio e Sturla possono d'ora in poi fregiarsi del distintivo con i tre gabbiani in volo.

Nel corso del 1968 sono state volate ben 550 ore ed attualmente la Sezione può contare su 35 piloti d'aliante in piena attività. La flotta sociale conta 4 alianti e 2 velivoli trainatori.

Il programma per il 1969 prevede, oltre alla formazione di nuovi allievi piloti, anche la partecipazione alle competizioni volovelistiche nazionali, con non meno di due squadre di piloti ed assistenti, l'apertura di un campeggio volovelistico sull'aeroporto di Asiago ed il conseguimento da parte dei migliori piloti delle insegne sportive internazionali di volo a vela.

Nel periodo invernale, mentre rimangono aperte le iscrizioni ai nuovi corsi di addestramento per il conseguimento del brevetto « C » di aliante veleggiatore, la sezione, tramite il direttore della scuola Giuseppe Zarotti e l'istruttore Luciano Olivieri nonché i segretari Carlo Paoli e Romano Ferin, terrà una serie di conferenze divulgative e presenterà al pubblico di Trieste l'aliante da competizione M/100/S.

Abbiamo ripreso questo reportage dal giornale « IL PICCOLO » di Trieste, dato che gli amici triestini non ci hanno mandato una loro relazione. Forse perchè sono troppo modesti!

Varese

Aeroclub Volovelistico Alta Lombardia (AVAL)

Aeroporto di Calcinate del Pesce (Varese)
- tel. 0332/33394

Presidente: Dante Carfini

Direttore Scuola Volo a Vela: Edgardo Ciani

Istruttori: Ferdinando Brogini e Sergio Baldisseri

Totale Soci n. 185, dei quali 86 in attività.

Mensa ed alloggio in aeroporto

Angaraggio disponibile: L. 1.000 giornaliera - L. 25.000 mensili - L. 180.000 annue

Tariffe traini: L. 2.000 a 600 mt. - Lire 3.000 a 1.000 mt.

Tariffe alianti: L. 3.600 all'ora per monoposti - L. 4.800 all'ora per biposti - L. 60.000 - abbonamento per 20 ore L. 180.000 - forfait annuo

Attività 1968

Gennaio, febbraio, marzo e parte di aprile sono stati caratterizzati da tempo favorevole per l'attività sportiva.

Nella rimanente parte dell'anno le condizioni sono state quasi sempre danneggiate dal cattivo tempo.

Il totale delle ore volate è di 4.491 ore e 35', di cui:

- 3211 h. 48' su alianti del club
- 464 h. 05' su alianti di altri club e stranieri
- 732 h. 50' per traini
- 82 h. 52' su motoalianti

(L'attività didattica è stata svolta in circa 400 ore) - Nuovi brevetti 12.

INSEGNE FAI conseguite: 7 parziali Argento - 2 « C » Argento completi - 2 « C » oro parziali

Voli sportivi di particolare interesse: 532 Km. compiuti dal campione austriaco Harro Wödl su Libelle il 20 aprile 1968 (Primato Austriaco)

Partecipazione a Gare Nazionali:

Bologna: n. 4 piloti con 3 M100 S e 1 con EC 41

Rieti: n. 7 piloti in lega uno con 2 CIRRUS, 2 SHK, 1 PHOEBUS, 1 CVV8, 1 EC 41 n. 1 pilota in lega due su M100 S
Campionati mondiali: Walter Vergani e Roberto Manzoni in classe libera (23° e 25°) su CIRRUS
Attilio Prenzati in classe standard (12°) su PHOEBUS.

Verona

Aeroclub: Sede Sociale - Aeroporto di Boscomantico - tel. 40262.

Presidente: dr. Carlo De Simone.

Responsabile per il volo a vela: Guido Salvini - Piazza Arsenale 8, tel. 43797.

Scuola di Volo a Vela: Direttore Bordin Evasio; Istruttori: Sigg. De Lucca Nino e Renzo, Ambrosini Claudio. Trainatori: Monaldo Ermanno, Spillare Andrea, Calzolari Giorgio.

Piloti in attività n. 9.

Ristorante a 1 Km. - Alloggio a Verona città.

Angaraggio: fino a tre alianti oltre a quelli già esistenti.

Tariffe per i non soci: Alianti L. 60/minuto biposto, L. 2100/ora monoposto.

Traino: lire 220/minuto.

Angaraggio: lire 400/giorno - L. 10.000 mese.

Attività di volo prevista 1969:

Tutti i sabati, domeniche e festivi. Occorre preavviso di 7 giorni per angaraggio - alianti muniti di radio.

Attività 1968:

L'attività di volo a vela qui a Verona si è svolta nel periodo marzo novembre 1968 con n. 334 voli e complessive ore 102 e 50'.

Il tempo non è stato molto favorevole e purtroppo le giornate volative, concentrate principalmente nelle prefestività e festività, sono state molto ridotte dalle cattive condizioni atmosferiche.

Inoltre disponevamo di un solo aliante biposto e di un monoposto ma quest'anno speriamo di avere anche un secondo biposto già assegnato.

Siamo comunque soddisfatti del punto al quale siamo arrivati dopo il secondo anno di vita e quest'anno abbiamo già iniziata l'attività con rinnovata energia e certi di svilupparla ancora più, sia come scuola, che come volo sportivo.

Guido Salvini

Vicenza

Aeroclub: Sede Sociale - Aeroporto di Vicenza, Via S. Antonino - tel. 27 904 - orario dalle 8 al tramonto.

Presidente: Francesco Nicolato.

Responsabile del Volo a Vela: Ing. Natale Pagnoni - Via A. Mario, 38 - tel. 26 935.

Scuola di volo a vela: Direttore: Cav. Domenico Brazzale - Istruttori: Evasio Bordin e Natale Pagnoni - Trainatori: Menaldo, Spillare, Giuliani.

Aeroporto di Vicenza - tel. 38700 Militare - tel. 27904 Civile.

Piloti in attività n. 30, fuori attività n. 15.

Attività 1968:

Ore di volo 429 - n. 4 allievi, nessun brevetto.

Attività di volo prevista nel 1969:

Sabato pomeriggio 12-16, festivi dalle 7-10, dalle 12-16. Gli orari indicati si riferiscono ai traini; dopo le 16 possono restare in volo solo alianti con radio, con limitazioni di circuito e con l'obbligo di atterraggio su prato, angolo sud-est accanto aviorimessa.

L'aeroporto di Vicenza è aperto al traffico

solo per Ae. Civili locale.

Per recuperi in volo chiedere autorizzazione al CDA. Il traino è di L. 250/min. come per i soci, alianti da 2400 a 4800.

Attività 1968:

Sono proprio due parole, in tono dimesso, in carattere con l'attività di volo 1968 che è stata assai modesta, e non solo per cause meteorologiche.

Con un parco alianti costituito da: 1 Cangaro, 1 M. 200; 2 Passeri, 3 M. 100, 1 Uribel « C » e 1 Uribel « D », cioè con nove alianti e 11 posti a bordo disponibili, si sarebbero dovuto volare comodamente 800-1000 ore. Basti pensare che negli anni scorsi si è spesso raggiunto un indice di utilizzazione di oltre 120 ore aliante/anno, con punte di 150. Ora si è scesi a meno di 50.

A parte la transitoria inefficienza di quattro alianti, si ravvisano le seguenti cause della grande flessione nelle ore di volo:

— a) Carenza di aerei trainatori

— b) Limitazioni di orario

— c) Brevità del soggiorno ad Asiago.

Sulle prime due cause, non occorrerebbero commenti: sono malattie croniche e largamente diffuse. Per la prima non si vedono vie d'uscita se non nel reperimento di un altro L.5 (in ordine, però) o nell'acquisto di un nuovo aereo da traino.

Ma cosa offre il mercato? Ed a che prezzo? Ed è possibile godere di un contributo dell'Ae. C. d'Italia? Questi sono interrogativi che non hanno ancora avuto risposta, ma un provvedimento deve essere comunque preso.

Per quanto riguarda gli orari, ora un passo avanti è stato fatto grazie alla comprensione del Comando Aeroporto che ha consentito i voli (con radio) anche oltre le ore 16 che in passato hanno sempre costituito una invalicabile barriera.

La situazione è rimasta invece ancora bloccata ad Asiago.

L'estate 1968 ha visto alianti ed L.5 parcheggiati all'aperto essendo assai scarsa la ricettività dell'unica aviorimessa disponibile. La durata della permanenza ad Asiago è stata perciò breve, ostacolata da vicissitudini meteorologiche, ed interrotta in anticipo sulla durata prevista.

Pressochè nulla è stata l'attività sportiva nel corso dell'anno: qualche prova par-

ziale per « C » d'argento e la partecipazione di un equipaggio alla gara di Bologna. Merita forse di essere ricordata una serie di voli compiuti in Novembre e Dicembre, con neve e temperatura polare, sulle prealpi venete.

Questi voli non hanno certo portato a risultati strabilianti, hanno però permesso di stabilire che, con traini di un certo impegno fino alle pendici dei monti (Summano - Novegno - Pasubio) è possibile effettuare veleggiamenti in dinamica per varie ore. È ovvio che questi voli risulterebbero assai meno onerosi se fosse possibile decollare da Thiene o da Asiago.

Su questo argomento si ritornerà assai presto, ma in altro articolo, non appena sarà chiaro l'orientamento che le autorità delle due citate località, intendano prendere nei riguardi del volo in generale e del volo a vela in particolare.

Ing. Natale Pagnoni

N.d.R. - Questa corrispondenza da Vicenza mette, non vogliamo dire una pietra tombale, ma certamente una doccia fredda sulle speranze di avere per il Volo a Vela un nuovo aeroporto a Thiene.

Sappiamo cosa vuol dire quando l'orientamento delle autorità non è ancora ben chiaro! Anche Asiago, per cui lo sviluppo per il volo a vela potrebbe essere un motivo di richiamo turistico, non trova la strada per migliorare le proprie attrezzature.

Al Briefing di Bologna si è parlato di un raduno per questa estate, di cui non si è più avuto notizia. Vogliamo bene sperare che Asiago « non sia morto » ma ci vorrebbe il Dott. Barnard.

Vipiteno

Aeroclub: Gruppo Volo a Vela - Vipiteno C.P. 39049 (Alto Adige).

Sede sociale - Vipiteno 170 - telef. 65 286 - orario dalle 8-19.

Presidente: Baldassari Edoardo.

Non hanno scuola di Volo a Vela.

Aeroporto di Vipiteno.

Piloti in attività n. 10, fuori attività n. 4.

Attività 1968: --

Attività di volo prevista nel 1969:

Tutti i giorni per i soci del gruppo e dell'aeroclub di Bolzano.

Attività 1968:

Per quanto riguarda gli avvenimenti a Vipiteno, non c'è gran che da comunicare, e spero, che quanto segue possa essere lo spunto per un modesto articolo.

Nell'anno 1968, il permesso di volo ci fu concesso verso la fine di settembre, che per noi a mille metri di quota significa « poco prima dell'inverno » e di conseguenza l'attività svolta è stata molto ridotta.

Abbiamo volato solo alcune decine di ore, roba da vergognarsi se si fa un confronto con l'anno 1964 con oltre 840 ore.

Per quest'anno, la domanda di rinnovo è stata inoltrata in gennaio ed ora siamo in attesa, che ci pervenga nuovamente il nostro permesso di volo. Nel frattempo abbiamo preparato meticolosamente ogni cosa, cominciando dal lavaggio degli alianti fino al ripasso dei verricelli ecc. ecc. e siccome tutto è già pronto e fatto, abbiamo perfino quasi tirato a cera il posto di partenza ed atterraggio sul campo.

Per il 1969 sta in programma:

- a) L'importazione di un monoposto ed un biposto con susseguente immatricolazione;
- b) La costruzione di un capannone in metallo. Qui non abbiamo ancora trovato il più efficace sistema di finanziamento. Siccome non conosciamo Enti disposti ad aiutarci, saranno ancora i soci ad essere munti.

Intanto, sul campo l'ultima neve è scomparsa, il cielo è blu, ed il vento che tira da due settimane senza interruzione, produce una infinità di cumuli, uno più bello dell'altro. Ancora li guardiamo dal basso, speriamo non più pertanto.

IL KESTREL

Descrizione e impressioni di volo di Edward F. Byars.

Il 22 agosto 1968 David Ness ed io abbiamo avuto occasione di volare sul prototipo del Kestrel. In precedenza l'aliante aveva fatto dieci voli con due piloti colaudatori. Insieme con i progettisti Eugen Hänle e Joseph Prasser ed il loro collega Dieter Furst abbiamo portato l'aliante a circa 80 chilometri a nord della Glasflugel fino a Karlsruhe per far volare l'aliante lontano dagli occhi curiosi che ci sono sempre al centro di volo a vela di Hahnweide. La discreta richiesta di un traino si dimostrò quasi una trasmissione radio e di lì a poco alcune persone della Schempp-Hirth ed altri si trovarono a passare per caso da quelle parti. Iniziando con una descrizione dell'aspetto esterno dell'aliante notiamo che i piani mobili sono pezzi separati invece di un piano unico. La parte posteriore della capottina in due pezzi è estraibile e mette a nudo gli attacchi delle ali per comodità di montaggio. Si sta studiando ora un attacco laterale della capottina da montare sugli alianti di serie per evitare ogni pezzo sciolto. La ruota principale e il ruotino di coda sono ambedue più grandi di quelle del Libelle. La ruota principale è di 300 mm. di diametro, mentre quella del Libelle è di 250. Il ruotino di coda è di 275 mm. (175 mm. nel Libelle). Non ci sono ammortizzatori nel Kestrel, come nel Libelle. Comunque Hänle ci assicura che la ruota del Kestrel è assai meglio che l'ammortizzatore più ruota del Libelle.

L'ingombro al suolo non sembra essere grande quanto, diciamo, l'AS-W 12 o il Dart. Gli sportelli della ruota sono piuttosto larghi e si estendono verso il basso. Si sta pensando di modificarli per aprirli a 180° come nel SISU. La massa equilibratrice del timone è in fondo sporgente in avanti ed è davanti al compartimento del paracadute frenante.

Appena ci si siede all'interno del Kestrel, indossando il paracadute, si nota immediatamente la larghezza dell'abitacolo. E' 10 cm. più largo del Libelle all'altezza delle spalle e dei gomiti. Ha tutte le altre buone caratteristiche del Libelle con in più la larghezza extra. Il sedile e la pedaliera sono regolabili in volo. Io sono alto 1 e 85 e non sono mai riuscito a volare su un aliante se non con il sedile tutto indietro. Nel Kestrel, con il sedile tutto indietro e con il paracadute, non riuscivo a raggiungere la pedaliera quando era a fondo corsa. Ho dovuto tirare avanti il sedile di una o due tacche e anche la pedaliera. Sono sicuro che una persona alta due metri potrebbe starci benissimo.

Per quanto riguarda la visibilità, sembra che questo aliante sia tutto capottina dalla vita in su. Si può facilmente guardare indietro e vedere la coda a T. La visibilità in avanti è eccellente è la migliore che io abbia mai potuto trovare. Tutte le manopole e le maniglie sono a portata di mano e molto simili a quelle del Libelle. Il freno sulla ruota e i diruttori sono un po' duri sul prototipo, ma questo non sarà certo un problema per la produzione in serie. Un nuovo sistema di trim è in prova sulla cloche, ma non è molto buono e sarà cambiato con un altro sistema già sperimentato sul Libelle standard.

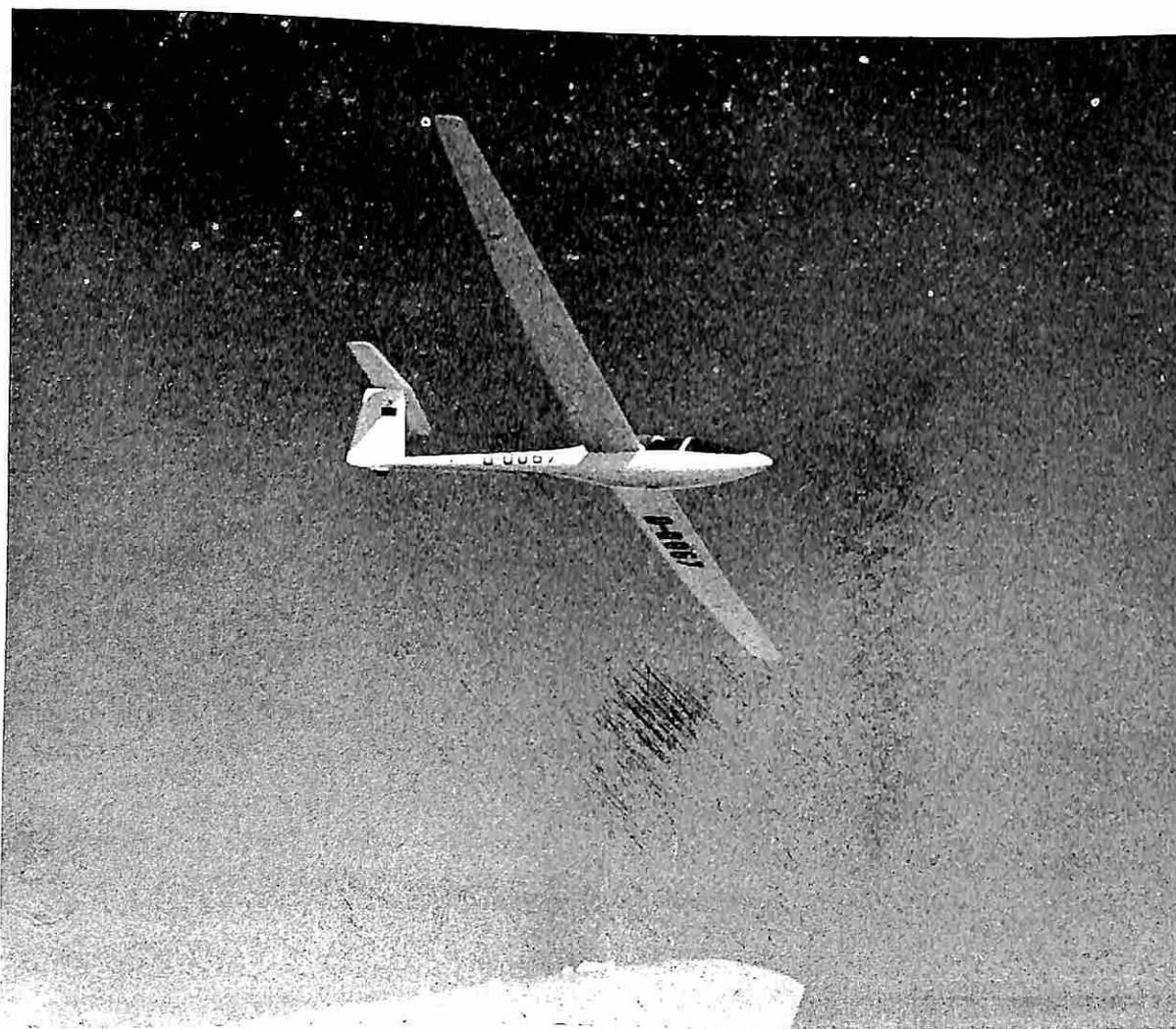
Una nuova brillante innovazione è subito evidente sulla corsa della cloche nel senso avanti-indietro. La cloche è impernata molto avanti in modo da avere molto più spazio nell'abitacolo, come sul Libelle e sul BS-1. Si erano avuti degli inconvenienti sul BS-1 in aria turbolenta ad alta velocità. (Un sobbalzo provocava un inaccettabile cambiamento di inclinazione dovuto al carico di g sul braccio e sulla mano del pilota causando un movimento rotatorio

della cloche e, quindi, un movimento dei piani di coda).

Il Kestrel ha un meccanismo cursore in linea retta per mezzo del quale il comando del timone viene mosso con un movimento nel senso della lunghezza della sola cloche. In altre parole la cima della cloche non descrive un arco ma piuttosto scivola in linea retta nel senso della lunghezza. Gli alettoni sono comandati con un normale movimento rotatorio della cloche da lato a lato. Ero abbastanza preoccupato di non riuscire ad abituarmi a questo sistema, ma con mia grande sorpresa non sono stati necessari più di 15 secondi per abituarmici.

La sistemazione dell'ossigeno è la stessa che sul Libelle, ma lo spazio per le bombole è maggiore.

Una leva, nuovissima, è sistemata nella parte inferiore sinistra del pannello degli strumenti. E' chiamata leva dei flaps di atterraggio (da non confondersi con la regolare leva dei flaps sul lato sinistro). Con la nuova leva si estraggono di 10/12 centimetri e si abbassano di 40° i flaps e nello stesso tempo si distacca il normale alettone-flap intercollegato. Già mi aspettavo un tiro alla fune a due mani con questa piccola bellezza dopo aver visto l'enorme superficie dei flaps. Con grande stu-



pore mi sono accorto che poteva essere mossa con due dita e con pochissima forza anche ad una velocità di 100 km/h. Si gira per sbloccarla e lavora con stupefacente facilità. Parlerò più avanti di cosa avviene quando la si usa.

In questo prototipo la leva normale dei flaps ha cinque posizioni (il che per il mio gusto personale è anche troppo). Esse sono a + 12°, + 6°, — 4°, — 8°. Giurerei che questa leva è attaccata all'indicatore di velocità, ma anche di questo parleremo più tardi.

La leva dei diruttori (sopra e a sinistra della leva dei flaps), la leva di apertura del paracadute, la leva di sgancio del paracadute, la regolazione della pedaliera e del sedile, ecc. sono normali, come sul Libelle. Nel prototipo il freno della ruota è per il momento sul pavimento davanti alla cloche, vorrebbero comunque cercare di sistemarla sulla cloche nella produzione di serie. Un'altra nuova manopola comanda la presa d'aria sulla punta della fusoliera combinata con lo sgancio del cavo per il traino aereo. Questa presa d'aria è ottima, ma secondo me non è adeguata alle regioni desertiche americane. Due nuovi condotti che partono da questa presa d'aria sono stati installati ma non sono stati ancora aperti. Ad ogni modo promettono una maggiore aereazione. Il pannello laterale della capottina è apribile come al solito, ed anche il sistema di apertura in volo di una fessura sulla capottina (come sul Libelle)) è installato su questo prototipo, ma non abbiamo potuto provarlo perché il pilota collaudatore non aveva ancora avuto il tempo di sperimentarlo.

Un simile sistema di apertura, che può essere aperto in volo, sarà applicato e, se possibile, ad una capottina posteriore incernierata sul fianco.

Il pannello degli strumenti è appoggiato su un piedestallo come sugli HP, i Cirrus, i Diamant, ecc. ed è molto spazioso. Vi è uno spazio adeguato per 5 strumenti di 8 cm. di diametro e 3 di 6 cm.

Il montaggio è identico a quello del Libelle e il carrello anche. Tre persone lo montano senza fatica in cinque minuti. In caso di necessità due persone e un supporto per l'ala sono sufficienti. Il peso dell'ala del prototipo è notevole a causa del carico extra. Hänle e Prasser ottimistica-

mente pensano che le ali di serie dovrebbero pesare circa 65 kg. ciascuna. La coda a T non è un problema, ma richiede una chiave di Allen come il Libelle.

Il Kestrel, fino al momento in cui scrivo, non ha volato con nessun altro aliante, non si può quindi fare alcun valido commento circa le performances relative ad altri alianti.

David Nees ed io fummo molto sorpresi quando ci permisero di volare su questo aliante al suo 12° e 13° volo; comunque dopo averci volato abbiamo capito che i costruttori sapevano perfettamente di aver costruito una macchina assolutamente docile, sicura e che non fa scherzi. Sia Dave che io abbiamo volato per circa un'ora in buone condizioni termiche.

Abbiamo eseguito il decollo abbassando i flaps per un corto rullaggio per ottenere la velocità di controllo degli alettoni. Il timone direzionale sembra *senza sforzo*, probabilmente perché il gancio del cavo di traino (sulla punta della fusoliera) è molto avanti rispetto al baricentro. Dopo lo sgancio e dopo poche spirali è subito ovvio che questo aliante ha doti di maneggevolezza come nessun altro. Dei più dei 30 o 40 tipi di alianti sui quali ho volato (escludendo il Cirrus, Phoebus, Diamant a AS-W 12) ho sempre considerato il Ka-6E, il Foka 4 e l'Edelweiss i più maneggevoli di tutti. Ma posso dire onestamente che il Kestrel mi sembra molto superiore. con altri alianti ho dovuto faticare e impraticarmi per molte ore per imparare « a tenere la pallina al centro » senza sforzo cosciente. Con il Kestrel l'ho fatto in cinque minuti. Devid Nees giura di aver fatto una spirale completamente senza mani.

Specificatamente *la pedaliera è molto efficace* (certo c'è un grosso cambiamento dal primo Libelle). I costruttori dicono che la forza per muoverla è ancora troppa in questo prototipo, poiché i cavi non sono a posto: comunque a me va bene così. Le forze di reazione sui comandi sono leggere, con la giusta quantità di aumento con la velocità. La velocità d'inversione a circa 80 Km/h è molto buona ma non spettacolare su questo prototipo. Le ali più leggere (meno massa) del Kestrel di serie la miglioreranno. Il comando dei piani di coda è buono e non troppo sensibile e sproporzionato come su molti alianti. Questo

aliante sembra tarmacare meglio con +12° di flap e a circa 80 km/h.

Non sono state fatte specifiche misure quantitative, naturalmente, ma sia Dave che io siamo decisamente d'accordo che rimettendo da una virata e levando i flaps, questo aliante prende velocità molto più velocemente di ogni altro aliante sul quale abbiamo mai volato (Dave è un esperto pilota di Libelle classe libera). E ambedue siamo d'accordo che «fantastico» è un aggettivo troppo modesto per descrivere questo fenomeno. Non vi è un notevole cambiamento di assetto quando i flaps vengono variati di posizione). Noi ci siamo limitati ad una velocità di circa 170 km/h perché i collaudi in volo erano ancora in pieno svolgimento. L'aliante comunque ha raggiunto i 220 km/h senza problemi. La velocità massima in turbolenza penso dovrebbe essere circa di 250 km/h. Sulla carta però questo limite è molto superiore. La rumorosità ad alta velocità è piuttosto elevata, ma penso che sia solo nel prototipo poiché in seguito le rifiniture saranno assai migliorate.

Un'altra esperienza deliziosa è stata il volo lento e le caratteristiche di stallo. Stalando l'aliante in virata destra e sinistra, in volo rettilineo, con il muso leggermente in alto o sull'orizzonte, rallentando gradatamente, né Dave né io siamo riusciti ad ottenere uno stallo violento o una drastica caduta d'ala. Solo a circa 60 km/h si avevano delle vibrazioni e uno sprofondamento. E non c'è neppure molta differenza con fuori i flaps. Solo quando il muso viene tirato su notevolmente e mantenuto in questa posizione si ha uno stallo deciso. Quando si spinge la pedaliera e la cloche, la rimessa sembra istantanea. Ho anche fatto dei tentativi di stallo con 40 gradi di flap di atterraggio, con e senza diruttori, sempre con più o meno gli stessi risultati. Dave ha anche provato delle scivolate senza incontrare problemi.

Ambedue siamo d'accordo nell'affermare che questo aliante ha le migliori caratteristiche alle basse velocità di ogni altro aliante su cui abbiamo volato ed è quindi il più sicuro: assolutamente nessuna sorpresa.

Ne abbiamo parlato a lungo ambedue pensiamo che questo aliante dia una sensazione di sicurezza difficile da descrivere. Per l'atterraggio ho abbassato 40° di flap,

ho fatto uscire il carrello nel lato sottovento e ho tenuto una velocità di circa 85/90 km/h. Mi era stato detto di fare l'avvicinamento a 80/85 km/h. Io mi aspettavo un certo cambiamento di assetto o un cambiamento di pressione sulla cloche, quando ho abbassato i flaps di 40° invece me ne sono accorto a stento. L'unico cambiamento è che quando si abbassa il muso non c'è quel deciso aumento di velocità che si ha senza flaps. Dosando appropriatamente i diruttori è facilissimo da manovrare ed è difficile pensare che è possibile aver bisogno di un paracadute frenante. Noi non abbiamo usato il paracadute ma sono sicuro che sarà molto simile all'atterraggio di un HP-Schreder con paracadute. Il freno sulla ruota funziona molto bene.

Pensiamo di doverci congratulare vivamente con tutto lo staff della Glasflugel per aver prodotto quello che noi riteniamo un vero vincitore.

(Traduzione di Selene Maltini da Soaring)

AERO CLUB D'ITALIA

RELAZIONE

al bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 1969

Signori Presidenti e delegati degli Enti Federati,

il Bilancio di previsione per il 1969, sul quale siete oggi chiamati a pronunciarvi, chiude faticosamente al pareggio risultando le entrate e le uscite di pari importo ammontante a L. 241.500.000, ivi comprese L. 6.000.000 per partite di giro.

Prima di passare all'esame analitico dei dati previsionali delle entrate e delle uscite, è da premettere che anche per il 1969 la scarsità dei mezzi disponibili non ha consentito di impostare programmi realmente aderenti alle esigenze.

Già nello scorso anno, nel sottoporvi il bilancio di previsione per il 1968, ebbi a rilevare, per sommi capi, quali erano le ragioni che impediscono all'Aero Club d'Italia di attuare, rispetto alle sue attività istituzionali notevolmente allargate dal nuovo Statuto, programmi maggiormente sostanziosi e di più ampio respiro. Poichè la situazione è rimasta, purtroppo, immutata, ritengo opportuno tornare sull'argomento e farne una disamina più approfondita e dettagliata, per concludere a quale entità dovrebbero essere portati i fondi a disposizione dell'Aero Club d'Italia perché esso possa essere veramente in grado di assolvere degnamente i suoi vasti e pesanti compiti.

La situazione che si lamenta dipende, più che altro, da difficoltà e preclusioni derivanti anche da sostanziali carenze dovute a difetto di interpretazione o di aggiornamento della « normativa » e che non appaiono di pronta soluzione.

Vi è peraltro da osservare che non tutte le lamentate carenze necessitano di essere colmate da nuova disciplina che richiede serio impegno soprattutto nel tempo, per l'immane ritardo nella sua attuazione, ma è invece pensabile che, in molti casi,

un sereno ed obiettivo criterio interpretativo delle norme vigenti possa sorperire ad esigenze che spesso si presentano improcrastinabili.

Contributi Statali

Il caso più evidente di difettosa interpretazione della normativa è offerto in materia di erogazione di contributi da parte dell'Amministrazione dello Stato all'Ae. C. I.

La legge sul riordinamento dell'Aero Club d'Italia (art. 5), così come modificata dalla legge 30 gennaio 1963, n. 141, che stabilisce il subingresso del Ministero dei Trasporti e dell'Aviazione Civile al Ministero della Difesa nell'Amministrazione dell'Aviazione Civile, non è stata affatto innovata con limitazioni nell'erogazione di contributi da parte di questa o di quella Amministrazione dello Stato, ma l'innovazione ha soltanto attribuito al Ministero dei Trasporti e dell'Aviazione Civile la competenza della vigilanza sull'Ae. C. I. di concerto con il Ministero della Difesa di quello per il Turismo e lo Spettacolo. Sulla base dell'esperienza acquisita, si è invece rilevato che l'applicazione dell'articolo 5 della citata legge di riordinamento dell'Ae. C. I. viene interpretata, dalle Amministrazioni interessate alla vigilanza, nel senso che sia il solo, o quasi il solo Ministero dei Trasporti e dell'Aviazione Civile a provvedere alla erogazione di contributi ordinari e straordinari; l'Amministrazione della Difesa interviene con cessioni di materiali, prestazioni e agevolazioni nel campo operativo, e quella del Turismo e dello Spettacolo, invece, limita il suo apporto a contributi in denaro di modesta entità (anno 1968, L. 500.000!).

Per lo sviluppo armonico dei suoi compiti

istituzionali, l'Ae. C. I. necessita peraltro di una maggiore consistenza di fondi a costituire la quale dovrebbero contribuire in maniera più sensibile le due predette Amministrazioni.

Ciò perchè al Ministero della Difesa è ben nota, da una parte, l'importanza della formazione aeronautica che proviene dalle scuole e dall'addestramento dei piloti ad opera dell'Ae. C. I. e l'Amministrazione del Turismo e dello Spettacolo altrettanto bene si rende conto, d'altra parte, delle entrate che provengono dallo sviluppo del turismo e dello sport aereo.

Si può aggiungere che finora non è stato ancora raggiunto l'auspicato accordo, il che impedisce all'Ente di assumere iniziative intese a potenziare quei settori che interessano proprio le Amministrazioni sopra indicate.

Per convincersi di quanto precede, basta considerare che l'erogazione dei contributi ordinari è rimasta immutata dal 1960 ad oggi, nonostante il nuovo Statuto abbia da tempo attribuito all'Ente un notevole allargamento delle sue funzioni.

Ove malauguratamente questa situazione dovesse perpetuarsi, l'Ae. C. I. si vedrebbe costretto a limitare le proprie attribuzioni soltanto all'esercizio del potere sportivo, nella sua qualità di Federazione del C.O.N.I. e alla rappresentanza presso la Federazione Aeronautica Internazionale (F.A.I.).

Per completare il concetto, evidentemente, ciò implicherebbe l'avocazione da parte dell'Amministrazione dello Stato di tutte le attribuzioni che l'Ae.C.I. non sarebbe in grado di assolvere.

Importazione temporanea di aeromobili da turismo stranieri - Diritti doganali

E ancora, in tema di responsabilità, non è possibile tacere sui pressanti oneri che l'Amministrazione doganale delle finanze pone a carico dell'Ae. C. I., nell'esercizio del controllo sulla temporanea importazione in Italia di aeromobili stranieri da turismo.

L'incremento del turismo aereo giova largamente, come è facilmente pensabile, all'Amministrazione del Turismo e dello Spettacolo, ma là dove, per difettoso con-

trollo, non è possibile apparare subito la riesportazione di aeromobili stranieri, l'altra Amministrazione dello Stato, quella doganale delle finanze, chiama immediatamente in garanzia l'Ae. C. I. il quale è costretto, nella lamentata carenza di personale e di mezzi economici, a fronteggiare posizioni di debito verso lo Stato, che ammontano attualmente a circa un centinaio di milioni.

In sostanza, si è venuta a creare, in seguito all'intervento del Ministero del Turismo e dello Spettacolo, una situazione che, pur nell'apparente aggiornamento del regime della temporanea importazione di aeromobili da turismo stranieri, mediante l'introduzione della nuova formula disciplinata sulla base del modello A/21, priva l'Ae. C. I. del ricorso alla rivalsa nei confronti dell'Aero Club nazionale straniero, il quale, con l'emissione del carnet de passages en douanes garantiva gli oneri derivanti dalle mancate regolarizzazioni delle partite doganali.

Ma la chiamata in garanzia dell'Ae. C. I. da parte dell'Amministrazione vigilante non si arresta soltanto alla questione più sopra trattata.

Carburanti e lubrificanti

Mentre il contributo ordinario viene impegnato rigorosamente secondo le voci del bilancio per le spese di istituto, tanto da non lasciare alcun margine, viene in pari tempo richiesta dall'Amministrazione vigilante la garanzia dell'Ae. C. I. e la diretta assunzione di responsabilità per le spese di carburanti e lubrificanti necessari per l'effettuazione delle gare e manifestazioni aeree e per voli di controllo delle scuole da parte degli ispettori di volo.

Tale garanzia e diretta assunzione comporta una spesa preventivabile tra i trenta e i quaranta milioni annuali che attualmente non hanno idonea copertura, come non l'avevano nel passato, non essendo stata preventivata in relazione al precedente carattere gratuito dell'autorizzazione ministeriale.

L'esperienza insegna che nelle operazioni finanziarie il chiamato alla garanzia deve disporre di mezzi idonei a coprire l'eventuale insolvenza del garantito.

Si pone quindi spontaneo il quesito su come, e con quali mezzi, possa l'Ae. C. I.

far fronte alla sopra descritta operazione di garanzia dal momento che nessuna somma può essere distratta dalla rigorosa destinazione prevista nel bilancio di seguito analizzato. Tale quesito non trova ovviamente altra risposta se non con la emanazione di una determinazione ministeriale di concessione gratuita dei carburanti e lubrificanti di che trattasi, eppure nell'idonea copertura offerta da apposita assegnazione di contributo straordinario da parte dell'Amministrazione dello Stato stessa.

Sempre in materia di carico sull'Ae. C. I. di spese non preventivabili per carburanti, lubrificanti e materiale di volo impiegati per le scuole di pilotaggio aereo, l'Ae. C. I. stesso si trova attualmente di fronte alla necessità di preventivare fondi per coprire la spesa di alcune attività aeroscolastiche, in seguito a diniego di concessione della rispettiva esenzione doganale opposto all'Amministrazione delle finanze (Dogane).

Il diniego dell'esenzione doganale è in particolare rivolto ai voli per il traino alianti, ai voli per il conseguimento del brevetto di radiotelegrafia ed ai voli per la ripresa del pilotaggio nel caso che il brevetto, per varie cause, sia scaduto.

Inoltre, la predetta Amministrazione delle finanze (Dogane) impone restrizioni per voli didattici in esenzione doganale, limitando i voli di allenamento a due ore di volo annuali per piloti in possesso di brevetto di I° grado e a quattro ore di volo annuali per piloti in possesso del brevetto di II° grado.

Oltre alle riserve che possono essere avanzate dal punto di vista tecnico-operativo per tali restrizioni, resta il fatto incontrovertibile che con le restrizioni stesse, presumibilmente non approfondite, sembra si voglia pervenire a risultati negativi rispetto allo sviluppo dei compiti istituzionali del settore, dato che, all'affievolimento dell'addestramento dei piloti, consegue, come noto, un doloroso incremento di incidenti mortali, con perdite umane gravissime e con la distruzione di prezioso materiale di volo il cui costo non va sottovalutato in sede di prevedibili, malaugurati eventi.

Responsabilità per manifestazioni aeree

Si è precedentemente premesso che, nell'applicazione della vigente normativa, il ricorso a criteri sostanzialmente interpretativi può soccorrere a colmare lacune che richiederebbero, altrimenti, insopportabili impegni di spesa.

Tale è il caso in cui l'Ae. C.I. è chiamato dall'Amministrazione vigilante a prestare intera garanzia per lo svolgimento di ogni pubblica manifestazione aeronautica.

Ove tale tassativa richiesta da parte dell'Amministrazione dovesse continuare a sussistere, ne deriverebbe che, nel suo bilancio, l'Ae.C.I. non potrebbe non prevedere la copertura della spesa che esso sarebbe tenuto a sostenere in seguito a responsabilità per evento dannoso, spesa non facilmente valutabile, ma sicuramente ingente.

Dopo approfondito esame della questione, risulta che il Ministero dei Trasporti e dell'Aviazione Civile ha posto allo studio un provvedimento in base al quale la situazione attualmente esistente viene modificata nel senso di attribuire all'Ae.C.I. il potere di controllo, secondo la previsione della legge sul Riordinamento dell'Aero Club d'Italia e di far assumere, all'Aero Club delegato per la manifestazione aerea, piena, intera e diretta responsabilità.

Il risultato di questo opportuno criterio interpretativo della legge è che l'Ente delegato deve preoccuparsi di assolvere l'incarico che gli viene affidato con la massima cautela possibile.

Concessione locali demaniali

Un altro grave problema da risolvere in sede di straordinaria previsione di spesa al di fuori della rigorosa disponibilità dei contributi ordinari concerne l'onere attualmente presunto in settanta ottanta milioni di lire per pagamento, all'Amministrazione dello Stato concedente, dell'uso di locali demaniali e aviorimesse siti negli aeroporti militari aperti al traffico aereo civile nei quali hanno sede gli Aero Clubs locali. Risulta che per tali concessioni provvisoriamente gratuite, in primo tempo, determinate dal Ministero della Difesa allo scopo di venire incontro alle difficoltà fi-

nanziarie del Sodalizio, è intervenuta l'Amministrazione finanziaria la quale, senza tenere in alcun conto l'esclusione dello scopo di lucro stabilito per legge a favore dell'Ae.C.I., quale unico organismo composto di numerosi Enti federati, ha non solo stabilito attraverso l'U.T.E. dei pesanti canoni come se si trattasse di un rapporto tra l'Amministrazione dello Stato e privati imprenditori ma, peggio ancora, attualmente l'Amministrazione dello Stato stesso sta procedendo, con l'assistenza dell'Avvocatura dello Stato, all'esazione coattiva dei crediti derivanti da canoni scaduti in danno di questo Ente e di Aero Clubs locali.

Al riguardo si può osservare che in base alla legge 5 dicembre 1940, n. 1965, che non risulta abrogata, l'Ae.C.I. ed i suoi Enti federati godono tuttora, per la parificazione alle Amministrazioni dello Stato prevista dalla legge stessa, di esenzioni fiscali e tributarie.

Tutt'al più potrebbe essere fissato, per i locali in concessione, un canone ricognitorio, o di mero riconoscimento del carattere demaniale dei beni.

Ciò anche perchè non appare conforme al diritto che la previsione del 2° comma dell'art. 39 del Codice della navigazione si applichi a concessione di beni demaniali marittimi e non anche a concessioni di beni appartenenti al demanio aeronautico.

Se è vero che la norma di rinvio contenuta nell'art. 699 del Codice della navigazione non richiama il disposto dell'art. 39 stesso Codice, non meno vero è che l'esclusione di tale richiamo viene a stabilire per gli Enti, aventi le stesse finalità non di lucro, una sensibile disparità di trattamento nei rapporti con l'Amministrazione dello Stato quando la concessione ad un Ente sia fatta per beni dell'Amministrazione marittima, e le concessioni ad altro Ente sia invece determinata per beni appartenenti al Demanio aeronautico.

Si prospetta quanto precede alla cortese attenzione dei Rappresentanti dell'Amministrazione vigilante allo scopo di assumere le iniziative ritenute opportune onde eliminare la lamentata disparità che grava pesantemente sui bilanci di questo Ente e degli Aero Clubs.

Contributi Ministero Difesa

Come si è già detto, il Ministero della Difesa, e per esso essenzialmente l'Aeronauti-

ca Militare, contribuisce in una certa misura ad agevolare l'Ae.C.I. nell'assolvimento dei suoi compiti istituzionali, ma per rendere maggiormente incisiva la sua azione, dovrebbe esaminare la possibilità di essere più largo di concessioni, specialmente di mezzi finanziari.

Questa larghezza dovrebbe essere riversata soprattutto sulle manifestazioni aeree, così strettamente e direttamente collegate allo sviluppo della formazione aeronautica. Infatti, quando in alcune zone dell'Italia si lasciano passare alcuni anni perchè gli Aero Clubs locali, per carenza di mezzi, non sono in grado di organizzare manifestazioni aeree con intervento della Pattuglia Acrobatica, è lo stesso Ministero della Difesa a sollecitare questo Ae.C.I. affinchè interessi gli Aero Clubs federati nell'organizzazione di manifestazioni aeree e tali Enti, malgrado le difficoltà economiche, hanno sempre dimostrato di aderire con profonda passione aviatoria alla richiesta.

Una appropriata erogazione di contributi ministeriali nel campo delle manifestazioni aeree è quindi indispensabile, non solo, ma è altresì necessario che avvenga con continuità e regolarità.

È vero che l'Amministrazione di che trattasi è finora intervenuta con la cessione di un quantitativo di aeromobili e materiali di ricambio, peraltro di vetusta costruzione, e con i proventi derivanti dagli sfalci di erba in alcuni aeroporti militari, ma è vero altresì che il mantenimento in efficienza degli aeromobili sopra accennati è risultato e risulta estremamente oneroso, e che la concessione degli sfalci di erba non offre più sufficienti margini di entrata, e si presenta talvolta passiva, tanto da indurre a rinunciare all'agevolazione.

Provvidenze per i brevetti

L'onere relativo alle provvidenze per i brevetti di pilotaggio (Volo a Motore e Volo a Vela) veniva finora fronteggiato, in larga misura, con i proventi degli sfalci d'erba.

Tali proventi sono andati e vanno continuamente scemando sia perchè l'UTE richiede, per la concessione, prezzi sempre più elevati, sia perchè l'agricoltura è in crisi in tutti i suoi settori; gli sfalci di erba ne sono notevolmente investiti e non

conseguono più di ricavarne utili tangibili in rapporto alla scarsità della richiesta. Essi, infatti, hanno cominciato a non essere più ambiti come una volta e la categoria degli interessati va continuamente restringendosi.

Aggiungasi che, fortunatamente, il numero annuale dei brevetti rilasciati è in crescita, per cui i fondi da devolvere alle provvidenze assumono maggiore ampiezza, e trovare il modo di assicurarli costituisce una necessità imprescindibile.

Riforma burocratica

A questo punto si rende necessario soffermare l'attenzione sulla questione di carattere generale e di interesse nazionale che concerne la riforma burocratica, sotto il profilo offerto dall'auspicata attività di una snellita e responsabile Amministrazione dello Stato nei riflessi dell'Ente pubblico vigilato.

Si è constatato, nella normalità dei casi, che una pratica completa il proprio «iter» amministrativo, dopo numerosi passaggi da una scrivania all'altra, da questa ad una terza e così via, con ritardi che esorbitano qualsiasi tollerante attesa. L'incredibile appesantimento delle strutture e delle sovrastrutture degli Organi esecutivi e di controllo non risparmia certo l'Ae.C.I. che vede il proprio modesto bilancio seriamente impegnato anche a causa dei ritardi che ogni pratica inevitabilmente subisce prima della sua definizione.

Per restare in tema di bilancio, un esempio di aggravio di spese la cui previsione è già impegnata nei vari capitoli è costituito dal ritardo con il quale sono conferiti i contributi ordinari.

Regolamento del personale dell'Ae.C.I.

In applicazione dell'art. 45 del nuovo Statuto è stato, da tempo, predisposto un nuovo Regolamento del Personale dell'Ae.C.I. che è tuttora in fase di approvazione malgrado, da oltre un anno sia stato trasmesso alle competenti Autorità.

Rispetto al vigente Regolamento il personale di ruolo dell'Ae.C.I., nelle carriere di concetto e esecutiva del nuovo schema, è stato ridotto da 25 a 18 unità.

Ciò, allo scopo di offrire all'Ente la possibilità di disporre di personale qualificato per imprimere a taluni delicati settori delle attività istituzionali un maggiore incremento.

Orbene, dopo circa due anni e mezzo dall'entrata in vigore del nuovo Statuto, l'Ae.C.I. non ha ancora raggiunto, in fatto di personale, il suo definitivo assetto. In previsione del nuovo organico, ha ridotto quantitativamente il personale addelevato, ma non ha potuto procedere all'assunzione di personale qualificato del quale si sente fortemente il bisogno. Le esigenze, pertanto, si fronteggiano con accorgimenti, ma si tratta di uno stato di cose che non può durare.

Pertanto, il ritardo dell'approvazione del nuovo Regolamento che si trova tuttora all'esame del Ministero del Tesoro, crea un ordine di deprecabili difficoltà.

Rinnovamento flotta

A questo punto appare necessario affrontare un argomento, anch'esso di primaria importanza, che è realmente sentito dal Ministero dei Trasporti e dell'Aviazione Civile mentre non altrettanto avviene da parte dei Ministeri della Difesa e del Turismo e dello Spettacolo, con il cui compito esercita la vigilanza sull'Ae.C.I.

Si tratta del rinnovamento della flotta. Per arrivare ad un equilibrato punto di efficienza occorre far fronte ad un continuo aggiornamento del materiale di volo che va, come noto, di pari passo con l'affinamento dell'addestramento e la più approfondita preparazione tecnica dei piloti.

L'impegno finanziario che ne deriva non può essere assolto con saltuari contributi straordinari, occorre invece che i contributi stessi siano programmati in un piano di ordinaria erogazione con prospettiva di graduale incremento e che all'erogazione di essi contribuiscano tutti e tre i Ministeri vigilanti.

Altra erogazione da pianificare con il predetto criterio nei contributi ordinari è quella che concerne l'attività aeroscolastica in genere, e l'attività per la formazione di piloti di terzo grado (IFR) in particolare, per la quale è da prevedere un contributo ordinario non inferiore a cento milioni di lire, salvo aumenti in relazione ai maggiori sviluppi dell'istituto.

La questione degli interventi finanziari a favore dell'Ae.C.I., da parte degli altri due Ministeri vigilanti, è vivamente caldeggiata dalla Direzione Generale dell'Aviazione Civile, con il cui consenso è stata sollecitata una riunione interministeriale ad alto livello.

Previsioni in materia di contributi ordinari

Riassumendo, sembra opportuno riepilogare i punti essenziali e insostituibili della materia trattata prospettando quanto segue come previsione di contributi ordinari:

— normale erogazione contributi ordinari	L.	140.000.000
— carburanti e lubrificanti per manifestazioni aeree	L.	40.000.000
— oneri per concessioni locali demaniali della Difesa	L.	80.000.000
— rinnovamento flotta aeromobili	L.	100.000.000
— oneri per provvidenze brevetti volo a motore e a vela	L.	40.000.000
— attività aeroscolastica per piloti di 3° grado	L.	100.000.000

in totale L. 500.000.000

Come già osservato, le esigenze non valutabili porteranno ad apposita richiesta da avanzare ove si verifichi la necessità di una erogazione di contributi straordinari.

Quanto al requisito di essenzialità della previsione di contributi ordinari da pianificare nell'ammontare annuale non inferiore a 500 milioni di lire, è necessario che le Amministrazioni dello Stato interessate tengano presente che solo il rispetto di tale previsione può consentire all'Ae.C.I. di svolgere in modo appena efficiente i propri compiti istituzionali a che una qualsiasi riduzione della previsione stessa a nullo altro risultato potrà portare se non a quello di mettere l'Ente in definitiva crisi.

* * *

Ciò premesso, entrando nel merito delle previsioni rappresentate al bilancio che si sottopone all'esame, le entrate e le uscite si pareggiano nell'importo di L. 241 milioni 500 mila.

Separatamente dalla più sopra prospettata, sostanziale innovazione in merito al conglobamento, sotto la denominazione di contributi ordinari, di varie, straordinarie erogazioni, e non considerando le partite di giro, che nel conto figurano in L. 6 milioni, le entrate effettive previste ammontano a L. 235.500.000, con un decremento di L. 17.500.000 a fronte delle previsioni dell'anno in corso. Tale riduzione è dipesa dalle seguenti contrazioni: L. 6.500.000 per concessioni scadute di sfalci erba, non

Purtroppo tale riunione richiesta da oltre due anni non ha ancora avuto luogo.

Le esigenze di cui sopra, considerate nel loro complesso, sono di una eccezionale imponenza, per cui non è pensabile che esse possano essere interamente soddisfatte se non mediante uno sforzo congiunto di tutti e tre i Ministeri vigilanti.

rinnovate, in armonia a quanto precedentemente stabilito, al fine di renderne beneficiari gli Aero Clubs interessati i quali, peraltro, data l'esosità dei contratti, nella quasi totalità rinunciano alla concessione, perchè si trovano dinanzi al rischio di una quasi certa passività specie, poi, se anche le condizioni atmosferiche sono sfavorevoli: L. 3.000.000 per contributo C.O.N.I. non previsto; L. 5.000.000 per minori entrate dei servizi tecnici, lire 1.000.000 del C.N.V.V. e L. 2.000.000 nelle varie.

Le uscite effettive coincidono con le entrate nello stesso importo di L. 235.500.000 grazie a lievi ritocchi in alcuni stanziamenti, pur mantenendo integri anche per il 1969 i 20.000.000 stanziati lo scorso anno per l'assicurazione « corpo » dei velivoli di proprietà degli Aero Clubs.

Con il conseguito pareggio or ora dimostrato, si sono dovuti anche adeguare i pochi mezzi finora ordinariamente disponibili ai diversi fabbisogni delle attività e dei servizi istituzionali, effettuando spostamenti di fondi tra alcuni capitoli di bilancio o tra articoli dello stesso capitolo, senza per questo trascurare nella impostazione dei dati previsionali delle entrate e delle uscite la osservanza della più scrupolosa prudenza.

Tali spostamenti, figurano negli allegati che seguono.

*Il Presidente
(Dr. F. Palma)*

Bilancio preventivo per l'esercizio finanziario 1969

PARTE PRIMA - ENTRATE

TITOLO I - ENTRATE EFFETTIVE	Preventivo 1968	Variazioni In + o In -	Preventivo 1969
Categoria I - Contributi			
Cap. 1 - Contributo M.T.A.C. L.	140.000.000	—	140.000.000
Cap. 2 - Contributo C.O.N.I. L.	35.000.000	—	35.000.000
Cap. 3 bis - Contributo C.O.N.I. L.	3.000.000	— 3.000.000	—
Categoria II - Varie			
Cap. 3 - Quote federative L.	7.000.000	—	7.000.000
Cap. 4 - Proventi per manutenzione campi di aviazione L.	30.000.000	— 6.500.000	23.500.000
Cap. 5 - Interessi su depositi bancari e su ti- toli di proprietà L.	5.000.000	—	5.000.000
Cap. 6 - Servizi Tecnici Ae.C.I.: Riparazione Aeroplani e Motori agli Aero Clubs L.	15.000.000	— 5.000.000	10.000.000
Cap. 7 - Centro Volo a Vela di Rieti L.	3.000.000	— 1.000.000	2.000.000
Cap. 8 - Cessione materiale a pagamento agli Aero Clubs L.	10.000.000	—	10.000.000
Cap. 9 - Entrate varie (brevetti, licenze spor- tive, I-AEPA quota 1969, ecc.) L.	5.000.000	— 2.000.000	3.000.000
TITOLO II - ENTRATE PER MOVIMENTO DI CAPITALI	—	—	—
TITOLO III - ENTRATE PER PARTITE DI GIRO			
Cap. 10 - Ritenute sugli stipendi per contributi assicurativi e previdenziali L.	4.000.000	—	4.000.000
Cap. 11 - Ritenute erariali L.	2.000.000	—	2.000.000
Totale generale Entrate previste L.	259.000.000	— 17.500.000	241.500.000

PARTE SECONDA - USCITE

TITOLO I - USCITE EFFETTIVE	Preventivo 1968	Variazioni in + o in -	Preventivo 1969
Categoria I - Interventi nel campo istituzionale			
Cap. 1 - AFFILIAZIONE F.A.I. L.	800.000	—	800.000
Cap. 2 - COMMISSIONE SPORTIVA CENTRALE. L.	1.000.000	—	1.000.000
Cap. 3 - VOLO A MOTORE:			
art. 1) Attività Sportiva (gare ecc.) L.	7.000.000	— 2.000.000	5.000.000
art. 2) Provvidenze ai Piloti L.	12.000.000	—	12.000.000
art. 3) Spese generali riunioni commissione v.m. L.	500.000	—	500.000

art. 4) Person. Attiv. Serv. Tecn. Ae.C.I.; locomozione; fondo liquidazione personale (800.000)	L.	12.100.000	—	12.100.000
art. 5) Lavoro straordinario	L.	1.400.000	— 1.200.000	200.000
art. 6) Contributi assicurativi e previdenziali	L.	2.300.000	+ 700.000	3.000.000
art. 7) Servizi Tecnici Ae.C.I. - materiali, lavori ecc.	L.	5.000.000	—	5.000.000
art. 8) Canone per locali demaniali 1969	L.	2.300.000	—	2.300.000
art. 9) Sezione Velivoli Direz. Generale Aviazione Civile	L.	—	+ 1.000.000	1.000.000
art. 10) Consulenze per certificazione R.A.I.	L.	—	+ 1.000.000	1.000.000
Cap. 4 - VOLO A VELA:				
art. 1) Attività Sportiva (gare ecc.)	L.	15.000.000	— 9.000.000	6.000.000
art. 2) Provvidenze ai Piloti	L.	1.500.000	—	1.500.000
art. 3) Provvidenze per attiv. sport. di insegna e voli di distanza	L.	1.500.000	—	1.500.000
art. 4) Incremento flotta e contributo per acquisto carrelli	L.	11.000.000	—	11.000.000
art. 4 bis) Contributi Assicurazione Corpo Alianti	L.	—	+ 2.000.000	2.000.000
art. 5) Centro Nazionale di Volo a Vela - Carburanti e lubrificanti, Assicurazioni, Varie	L.	6.000.000	—	6.000.000
art. 6) Spese generali riunioni commissione V.V.	L.	500.000	—	500.000
art. 7) Personale attività C.N.V.V. Rieti; fondo liquidazione personale (400.000)	L.	7.000.000	— 2.300.000	4.700.000
art. 8) Lavoro straordinario	L.	500.000	—	500.000
art. 9) Contributi assicurativi e previdenziali	L.	1.500.000	— 500.000	1.000.000
art. 10) Canone per locali demaniali 1969	L.	1.100.000	— 300.000	800.000
Cap. 5 - AEROMODELLISMO E ASTROMODELLISMO:				
art. 1) Attività sportiva (gare ecc.)	L.	4.000.000	— 1.000.000	3.000.000
art. 2) Provvidenze agli aeromodellisti (attestati ecc.)	L.	1.000.000	—	1.000.000
art. 3) Spese generali riunioni commissione A.A.	L.	1.000.000	— 500.000	500.000
art. 4) Contributi piste, assicurazioni, varie	L.	3.000.000	—	3.000.000
Cap. 6 - PARACADUTISMO:				
art. 1) Attività sportiva	L.	6.000.000	— 3.000.000	3.000.000
art. 2) Provvidenze ai paracadutisti	L.	4.000.000	+ 1.000.000	5.000.000
art. 3) Potenziamento acquisto paracadute e relativa manutenzione	L.	7.000.000	— 3.000.000	4.000.000
art. 4) Spese generali riunioni commissione paracadutismo	L.	500.000	—	500.000
art. 5) Assicurazioni, missioni, varie	L.	500.000	—	500.000
Cap. 7 - STAMPA - PROPAGANDA AERONAUTICA E MOSTRE (UNGA 300.000, abbonamento a riviste e giornali 500.000, abbonamento « Aerospazio » 5.000.000, Concorso laureati su tesi di diritto aeronautico 1.000.000, pubblicità 50.000, materiale propagandistico 400.000, varie 50.000)				
	L.	7.300.000	—	7.300.000
Cap. 8 - RIUNIONI ORGANI Ae.C.I. e RAPPRESENTANZE PRESSO LA F.A.I.				
	L.	3.000.000	—	3.000.000
Cap. 9 - CONTRIBUTI AGLI AERO CLUBS PER ASSICURAZIONE CORPO VELIVOLI A MOTORE				
	L.	20.000.000	—	20.000.000
Cap. 10 - CONTRIBUTI AGLI AERO CLUBS PER RINNOVO FLOTTA				
	L.	—	—	—
Cap. 11 - CONTRIBUTI AGLI AERO CLUBS PER INCREMENTO ASSICURAZIONE PILOTI ISTRUTTORI				
	L.	1.200.000	—	1.200.000

Cap. 12 - SERVIZIO LOGISTICO M.S.A.:				
art. 1) Acquisto materiale aeronautico e varie	L.	10.000.000	—	10.000.000
art. 2) Person. attiv. Magazzino e fondo liqui-				
dazione personale (200.000)	L.	2.300.000	+ 200.000	2.500.000
art. 3) Lavoro straordinario	L.	300.000	— 200.000	100.000
art. 4) Cctributi assicurativi e previdenziali	L.	500.000	—	500.000

Categoria II - Oneri del Personale

Cap. 13 - ASSEGNI ED INDENNITA' AL PER-	L.	37.000.000	—	37.000.000
SONALE				
Cap. 14 - CONSULENZE TECNICHE QUALIFI-	L.	1.000.000	+ 1.300.000	2.300.000
CATE				
Cap. 15 - COMPENSI PER LAVORO STRAOR-	L.	2.500.000	—	2.500.000
DINARIO				
Cap. 16 - COMPENSI SPECIALI PER PRESTA-				
ZIONI ECCEZIONALI RESE IN ECCEDEXZA AI	L.	2.000.000	—	2.000.000
LIMITI STABILITI PER IL LAVORO STRAOR-				
DINARIO				
Cap. 17 - CONTRIBUTI ASSICURATIVI E PRE-	L.	8.000.000	+ 1.000.000	9.000.000
VIDENZIALI				
Cap. 18 - ACCANTONAMENTO FONDO LIQUI-	L.	4.000.000		4.000.000
DIAZIONE PERSONALE				

Categoria III - Spese generali

Cap. 19 - RAPPRESENTANZA	L.	400.000	—	400.000
Cap. 20 - VIAGGI E MISSIONI	L.	1.000.000	—	1.000.000
Cap. 21 - LOCOMOZIONI	L.	800.000	—	800.000
Cap. 22 - STAMPATI - CANCELLERIA - PO-				
STALI - TELEGRAFICHE - TELEFONICHE -	L.	5.000.000	—	5.000.000
VARIE				
Cap. 23 - AFFITTO LOCALI USO UFFICI E RE-	L.	9.500.000	—	9.500.000
LATIVE SPESE GENERALI	L.	500.000	—	500.000
Cap. 24 - ATTREZZATURE PER UFFICI	L.			
Cap. 25 - SPESE IMPREVISTE (Medaglie, le-	L.	1.700.000	+ 1.300.000	3.000.000
gali, ecc.)				

Categoria IV - Spese varie

Cap. 26 - MANUTENZIONE CAMPI DI AVIA-	L.	18.000.000	— 4.000.000	14.000.000
ZIONE				

TITOLO II - USCITE PER MOVIMENTI DI CAPITALE

— — —

TITOLO III - USCITE PER PARTITE DI GIRO

Cap. 27 - VERSAMENTO AGLI ISTITUTI DI				
PREVIDENZA ED ASSISTENZA DELLE TRAT-				
TENUTE OPERATE SUGLI ASSEGNI AL PER-	L.	4.000.000	—	4.000.000
SONALE	L.	2.000.000	—	2.000.000
Cap. 28 - VERSAMENTO RITENUTE ERARIALI				
Totale generale Uscite previste	L.	259.000.000	— 17.500.000	241.500.000

Riapre il Centro Nazionale di Rieti

Il 16 marzo il Centro Nazionale di Volo a Vela di Rieti, gestito, come è noto, direttamente dall'Aero Club d'Italia, ha riaperto i battenti dopo diversi mesi di inattività, dovuta al fatto che per esso si era palesata la imprescindibile necessità di riordinarlo e ristrutturarlo per farne un organismo meglio rispondente alle esigenze del settore volovelistico in fase di continua evoluzione.

Raggiunta la necessaria efficienza esso provvede, d'ora in poi, ad assolvere gli impegnativi compiti che gli sono devoluti e cioè:

— Corsi di istruzione superiore (« performance »).

— Stages per voli sportivi, di allenamento e per il conseguimento delle Insegne F.A.I.

— Attività di allenamento piloti saltuari.
— Reintegri brevetti di volo a vela e abilitazione al traino e al trasporto passeggeri.

— Corsi di pilotaggio presso gli Aero Clubs periferici.

— Corsi per la formazione di piloti istruttori di volo a vela.

Alla riapertura si è voluto attribuire un certo carattere di solennità, anche perchè si trattava di farla coincidere con la consegna ufficiale, da parte del C.O.N.I., di due alianti biposti ASK 13 acquistati in Germania dall'Aero Club d'Italia con fondi messi a sua disposizione dal C.O.N.I. stesso.

La consegna dei due alianti è stata fatta dal Prof. Guidobaldi, delegato provinciale del C.O.N.I. per la provincia di Rieti.

Erano presenti: il Segretario Generale dell'Aero Club d'Italia, Gen. Donno, che ha pronunciato un breve discorso di circostanza; Autorità locali e giornalisti corrispondenti locali di vari giornali. Presente anche qualche giornalista giunto espressamente da Roma.

Con la riapertura del Centro, i volovelisti vedono realizzarsi un loro vivo desiderio e può ben dirsi che d'ora in avanti essi abbiano a disposizione quanto occorre per affinare, come si conviene, le loro qualità dal

punto di vista tecnico come da quello addestrativo.

La città di Rieti, dal canto suo, lungi dal correre il rischio della soppressione del Centro, come in un primo momento sembrava ritenesse, non soltanto lo conserva ma lo vede potenziato e rinvigorito considerevolmente, si da non avere nulla da invidiare ad analoghe organizzazioni straniere, anche quelle poste in essere dai Paesi che nel campo del Volo a Vela hanno raggiunto un più accentuato sviluppo.

C'è da augurarsi che l'Italia possa presto eguagliare questi Paesi, soprattutto rinforzando ed allargando, con l'immissione di nuove leve, la cerchia di esperti e sperimentati volovelisti, riuscendo così a costituire un agguerrito nucleo di elementi su cui contare per scendere in campo, con prospettive di successo, nelle più importanti competizioni internazionali, specie di Campionato Mondiale, che vanno assumendo un livello tecnico di proporzioni sempre più spiccate.

Ma v'è di più. Il Volo a Vela è destinato prima o poi, a reinserirsi nelle competizioni Olimpiche, e quindi anche sotto questo aspetto il riassetto del Centro è da ritenersi assai tempestivo ed opportuno, potendo costituire una fucina di atleti a cui affidare la difesa dei nostri colori nelle future Olimpiadi.

Provvidenze in favore dell'attività di volo a vela.

(*Notiziario n. 1 del 18 marzo 1969*)

Il Consiglio Federale dell'Ac.C.I. ha deliberato che la concessione delle provvidenze in argomento, per l'anno 1969, rimane disciplinata dalle norme di seguito specificate

N O R M E

Contributi per attività didattica.

1. - *Concessione di un contributo di L. 50.000.= (Cinquantamila).*

1.1. - Agli allievi piloti di aliante veleggiatore, di ambo i sessi, cittadini italiani, nati negli anni 1948 e successivi sprovvisti di qualsiasi brevetto di pilota, che non abbiano avanzato domanda di godimento delle provvidenze disposte negli anni precedenti a quello in corso, che conseguiranno il brevetto di pilota di aliante veleggiatore presso le scuole di volo a vela degli Aero Clubs entro e non oltre *un anno* dalla data di inizio del corso di istruzione al pilotaggio di alianti.

1.2. - Agli allievi piloti di aliante veleggiatore, di ambo i sessi, cittadini italiani, *studenti universitari nati negli anni 1943 e successivi* sprovvisti di qualsiasi brevetto di pilota, che non abbiano avanzato domanda di godimento delle provvidenze disposte negli anni precedenti a quello in corso, che conseguiranno il brevetto di pilota di aliante veleggiatore presso le scuole di volo a vela degli Aero Clubs entro e non oltre *un anno* dalla data di inizio del corso di istruzione al pilotaggio di alianti.

2. - *Concessione di un contributo di L. 40.000.= (Quarantamila).*

2.1. - Agli allievi piloti di aliante veleggiatore, di ambo i sessi, cittadini italiani, nati negli anni 1948 e successivi in possesso di qualsiasi brevetto di pilota, che non abbiano avanzato domanda di godimento delle provvidenze disposte negli anni precedenti a quello in corso, che conseguiranno il brevetto di pilota di aliante veleggiatore presso le scuole di volo a vela degli Aero Clubs entro o non oltre *un anno* dalla data di inizio del corso di istruzione al pilotaggio di alianti.

2.2. - Agli allievi piloti di aliante veleggiatore, di ambo i sessi, cittadini italiani, *studenti universitari negli anni 1943 e successivi* in possesso di qualsiasi brevetto di pilota, che non abbiano avanzato domanda di godimento delle provvidenze disposte negli anni precedenti a quello in corso, che conseguiranno il brevetto di pilota di aliante veleggiatore presso le scuole di volo a vela degli Aero Clubs entro e non oltre *un anno* dalla data di inizio del corso di istruzione al pilotaggio di alianti.

2.3. - Agli allievi piloti di aliante veleggiatore, di ambo i sessi, cittadini italiani, nati negli anni 1937 e successivi, sprovvisti di qualsiasi brevetto di pilota, che non abbiano avanzato domanda di godimento delle provvidenze disposte negli anni precedenti a quello in corso, che conseguiranno il brevetto di pilota di aliante veleggiatore presso le scuole di volo a vela degli Aero Clubs entro e non oltre *un anno* dalla data di inizio del corso di istruzione al pilotaggio di alianti.

3. - *Concessione di un contributo di L. 30.000. = (Trentamila).*

Agli allievi piloti di aliante veleggiatore, di ambo i sessi, cittadini italiani, *nati negli anni 1937 e successivi* in possesso di qualsiasi brevetto di pilota, che non abbiano avanzato domanda di godimento delle provvidenze disposte negli anni precedenti a quello in corso, che conseguiranno il brevetto di pilota di aliante veleggiatore presso le scuole di volo a vela degli Aero Clubs entro e non oltre *un anno* dalla data di inizio del corso di istruzione al pilotaggio di alianti.

4. - Per poter godere dei benefici di cui ai precedenti articoli, gli allievi dovranno, all'inizio del corso di istruzione al pilotaggio di alianti veleggiatori, presentare domanda in carta semplice, *come dal « modello 1969/VV »* allegato, diretta all'Aero Club d'Italia.

Detta domanda dovrà, a cura dell'Aero Club di appartenenza, venire immediatamente trasmessa all'Aero Club d'Italia.

5. - Le domande dovranno essere personalmente vidimate dal Presidente dell'Aero Club del quale è socio l'interessato, e presso il quale egli svolge l'istruzione di volo, e portare la data di presentazione e quella di trasmissione.

6. - Le domande concernenti i giovani studenti universitari di cui agli articoli 1.2. - 2.2., dovranno essere corredate da un certificato (in carta libera ed in data non anteriore ad un mese di quella della presentazione della domanda) rilasciato dalla rispettiva Università, attestante che il richiedente è iscritto ad una Facoltà.

7. - Le domande prive della firma dell'interessato, o di quella del Presidente dell'Ente, o delle date di presentazione e di trasmissione, o di dati vari, e non corredate dal documento di cui al precedente Art. 6., non saranno prese in considerazione.

8. - L'Aero Club d'Italia disporrà per l'invio agli Aero Clubs dei contributi di cui agli Articoli 1., 2, e 3., quando detti Enti avranno fornito comunicazione degli estremi, numero e data di rilascio,

dei brevetti di pilota di aliante veleggiatore conseguiti dagli interessati.

Gli Aero Clubs non verseranno l'ammontare dei contributi agli interessati, bensì accrediteranno la corrispondente somma agli aventi diritto perchè essi svolgano attività di allenamento sino a totale esaurimento dell'ammontare del contributo.

Premi per attività sportiva.

9. - *Insegna F.A.I. d'argento («D»)*

Premio globale L. 50.000

(quota L. 10.000 - durata L. 15.000 - distanza L. 25.000).

La corresponsione del premio è in una unica soluzione.

10. - *Insegna F.A.I. d'oro («E»)*

Premio globale L. 100.000

(quota L. 20.000 - distanza L. 80.000).

La corresponsione del premio avverrà ad ogni singola prova effettuata.

11. - *Insegna F.A.I. di diamanti («F»)*

Premio globale L. 250.000

(quota L. 30.000 - distanza meta prefissata Km 300 L. 80.000 - distanza libera Km 500 L. 140.000).

La corresponsione del premio avverrà ad ogni singola prova effettuata.

12. - Le prove relative alle suindicate insegne danno luogo a concessioni di premio tanto se compiute su territorio nazionale, quanto su territorio straniero; gli alianti impiegati possono essere immatricolati tanto nel Registro Aeronautico Nazionale, quanto nei corrispondenti organismi stranieri.

13. - Per ottenere la corresponsione dei premi gli interessati dovranno inviare all'Aero Club d'Italia, tramite l'Aero Club di appartenenza, il Modello 3 VV, con allegato modulo, ed il Modello 5 VV.

14. - *Voli di distanza extra insegna.*
Come si rileverà dalla formula che segue,

l'Ae.C.I. premia anche i voli di distanza effettuati con ritorno al punto di partenza, o comunque su rotta prefissata.

La effettuazione di voli di distanza extra insegna compiuti e documentati conformemente alle disposizioni della F.A.I. e di misura superiore a 50 Km, viene premiata in base alla seguente formula:

$$p = 150.d + K.50 (D - 50)$$

dove:

p = premio in lire

d = distanza espressa in Km e valutata in linea retta fra il punto di partenza ed il punto di atterraggio

K = coefficiente premio di complemento, di valore:

K = 1 per voli di distanza libera oppure su percorsi prefissati non compiuti;

K = 1,5 per voli su percorsi prefissati conclusi;

D = distanza espressa in Km e valutata in conformità alle regole della FAI, corrispondente allo sviluppo lineare del volo sia in linea retta, che attraverso tutti i punti di virata.

15. - Il premio è destinato al pilota. Un premio supplementare, pari al 25 % del premio base, viene attribuito all'Aero Club esercente l'aliante impiegato nella prova oggetto del premio.

16. - Per ottenere la corresponsione del premio, il pilota interessato deve inoltrare domanda all'Aero Club d'Italia, tramite l'Aero Club di appartenenza, conforme al Modello 7 VV, unendo il Mod. 3 VV, con allegato modulo, ed il Mod. 5 VV.

17. - *Cumulabilità dei premi.*

I premi sono cumulabili come segue:

— voli da Km 51 a Km 100: un premio per pilota

— voli da Km 101 a Km 200: due premi per pilota

— voli da Km 201 a Km 300: tre premi per pilota

— voli da Km 301 in su; tutti i voli sono premiati.

18. - I voli danno luogo a concessione di premio tanto se compiuti su territorio nazionale, quanto su territorio straniero; in ogni caso devono essere compiuti su aliante immatricolati sul Registro Aeronautico Nazionale.

19. - I voli ripetuti sullo stesso percorso e dallo stesso pilota non danno luogo a ripetibilità di premio.

20. - I voli di distanza per il conseguimento di una Insegna F.A.I. riceveranno il premio conglobato nel premio di Insegna e pertanto non hanno diritto al premio di cui alla formula sopra citata.

21. - *Voli di quota extra insegna.*
I guadagni di quota superiore a 5000 metri vengono premiati con L. 2.000 (Due-mila) ogni 100 metri di quota guadagnati in più oltre i 5000 metri.

22. - Il premio è destinato al pilota.

23. - Per ottenere la corresponsione del premio, l'interessato deve inoltrare domanda all'Aero Club d'Italia, tramite lo Aero Club di appartenenza, conforme al Mod. 7 VV, unendo il Mod. 3 VV con allegata cartina altigrafica del volo.

24. - I voli danno luogo a concessioni di premio tanto se compiuti su territorio nazionale, quanto su territorio straniero; in ogni caso devono essere compiuti su aliante immatricolati nel Registro Aeronautico Nazionale.

25. - *Cumulabilità dei premi.*
I premi per guadagno di quota superiore a 5000 metri, possono venire concessi nella misura massima di tre, anche per voli di uguale misura ed anche se ripetuti nello stesso corso dell'anno.

26. - *Disposizioni varie.*
Tutti i voli contemplati possono essere eseguiti sia con aliante monoposto che con aliante biposto.

Non vengono premiati i voli nei casi in cui le spese per la loro effettuazione non siano a carico del pilota.

Le prove eseguite presso il Centro Nazionale di Volo a Vela riceveranno i premi previsti da particolari norme vigenti presso il Centro stesso.

Le presenti NORME hanno valore solamente sino al 31 dicembre 1969.

IL PRESIDENTE
Franco Palma

L'assemblea del 24 aprile

Si è riunita oggi l'Assemblea dell'Aero Club d'Italia sotto la Presidenza del Cav. del Lavoro Dr. Franco Palma, Presidente dell'Ente.

L'ordine del giorno prevedeva fra l'altro l'esame e l'approvazione della Relazione sull'attività del 1968, che è stata approvata all'unanimità.

Hanno partecipato alla riunione 20 Presidenti degli Aero Clubs locali, 15 Consiglieri federali, ivi compresi i rappresentanti dei Ministeri tutori, tranne quello del Turismo, e il C.O.N.I., e il Collegio Sindacale al completo.

Numerosi sono stati gli oratori che hanno trattato questioni attinenti sia alla Relazione sull'attività, sia ad altri argomenti. Hanno partecipato alla discussione che è rimasta prevalentemente incentrata sulla scarsità dei mezzi a disposizione dell'Aero Club d'Italia i rappresentanti degli Aero Clubs di Forlì (Carnaccini), Palermo (Com.te Albanese), Perugia (Prof. Messina), Bologna (Dr. Labanti) Ancona (Fiorani), Pescara (Com.te Breda), Bari (Dr. Messeni Nemagna), Roma (Dr. Teti), Aero Club Volovelistico Alta Lombardia (Rag. Orsi), Napoli (Ing. Focacci).

Sono intervenuti inoltre il Dr. Setti quale rappresentante del C.O.N.I.; il Dr. Geremia in rappresentanza del Ministero del Turismo e dello Spettacolo, l'On. Catella in qualità di V. Presidente dell'Ae.C.I.

Il Gen. Garretto, rappresentante del Ministro dei Trasporti e dell'Aviazione Civile ha fatto una lunga esposizione rendendo fra l'altro noto che è in via di soluzione il problema della benzina nel senso che la benzina in esenzione verrà sostituita dalla concessione di un contributo agli Aero Clubs locali secondo parametri che verranno studiati. Ha comunicato, inoltre, che è prossima l'emanazione del bando di concorso per lo svolgimento di un secondo corso presso le scuole di 3° grado di Roma e di Torino, e che entro l'anno prossimo si studierà la possibilità di estensione ad altri Aero Clubs locali di scuole di questo genere.

Precedentemente il Dr. Guiso, Presidente del Collegio sindacale, aveva fatta una lunga e dettagliata esposizione del Conto Consuntivo.

L'Assemblea ha inoltre votato la nomina alla carica di Probiro del Dr. Felice De Simone, Consigliere di Corte d'Appello, e del Dr. Gerardo Vartolo, Maggiore Generale Commissario Aeronautica in p.a. Tale votazione si era resa necessaria per le dimissioni, per motivi di salute del Presidente del Collegio dei Probiro Prof. Cabardo, al quale il Dr. Palma ha rivolto calde parole di saluto e di augurio.

I lavori si sono conclusi con l'approvazione della seguente mozione proposta dal Dr. Sergio Viano, rappresentante dell'Aero Club di Torino:

MOZIONE:

L'Assemblea dei Presidenti degli Aero Clubs d'Italia,

— riconosciuto che l'Aero Club d'Italia ha compiuto e compie i maggiori sforzi per sostenere e favorire l'attività degli Aero Clubs periferici;

— accertato che ormai i contributi finanziari e gli aiuti tangibili sono diventati inadeguati di fronte alla effettiva attività didattica, sportiva, formativa e di propaganda svolta dagli Aero Clubs e all'importanza che sempre più gli stessi vengono ad avere nella vita aeronautica nazionale;

— considerato che questa attività viene sempre più assoggettata a formalità, adempimenti e documentazioni che rappresentano non soltanto una remora ma anche un sempre più elevato onere;

— constatato che in considerazione dell'aumento dell'attività di volo dell'anno trascorso, si sono dovute ridurre le contribuzioni per i brevetti 1969;

CHIEDE

al Ministro dei Trasporti e dell'Aviazione Civile ed agli altri Ministri competenti che i contributi finanziari vengano stanziati con un determinante aumento e che le formalità vengano ragionevolmente semplificate, il tutto esclusivamente nell'interesse dell'Aviazione Generale e dei compiti che agli Aero Clubs sempre più spetteranno nel campo della formazione dei futuri piloti e nell'attuale fase di sviluppo dell'Aviazione Civile Italiana.

notiziario

« 1° Week-end volovelistico dell'altipiano »

ASIAGO 5-6-7 Luglio 1969

« Trofeo Carlo Deslex »

Programma

Il 12 Agosto 1939 durante il raduno di volo a vela indetto dall'Aero Club d'Italia, il Pilota Carlo Deslex ha battuto il record italiano di altezza e di guadagno di quota raggiungendo m. 5050 di quota assoluta e m. 3650 di volo libero. Tale record, che è rimasto imbattuto per diversi anni, ha costituito una delle prove più interessanti del volo a vela italiano del periodo antecedente la 2° guerra mondiale. Il Pilota Deslex arruolatosi successivamente nella Aeronautica Militare Italiana è scomparso durante una azione di aerosiluramento contro la flotta inglese nel Mediterraneo, il 27 settembre 1941.

L'Aero Club di Vicenza e la Sezione di Volo a Vela « CARLO DESLEX » di Asiago, in collaborazione con l'Azienda Autonoma di Turismo e Soggiorno del Comune di Asiago, facendo propria l'iniziativa promossa dal Circolo Filatelico Sette Comuni, tendente ad un potenziamento del volo a vela ad Asiago e ad una maggiore conoscenza delle caratteristiche di veleggiamento sull'Altipiano e per onorare il Tenente Pilota Ing. CARLO DESLEX, organizzano per i giorni 5, 6, 7

Luglio 1969 il 1° Week-end Volovelistico dell'Altipiano, raduno biennale di volo a vela, con base sull'aeroporto di Asiago. La manifestazione consiste in un raduno vero e proprio e di una gara di velocità su linea spezzata. I partecipanti potranno raggiungere Asiago in volo veleggiato oppure l'Aeroporto di Vicenza, con i mezzi che preferiscono, il giorno 5 Luglio. Gli aianti che raggiungeranno l'aeroporto di Asiago in volo veleggiato, entreranno in una classifica che terrà conto della distanza percorsa in linea retta per l'avvicinamento. Gli aianti che arriveranno a Vicenza prima delle ore 12 potranno essere trainati e sganciati ad una quota sufficiente per raggiungere l'aeroporto di Asiago; quelli che arriveranno dopo le ore 12 potranno raggiungere Asiago per via ordinaria. Il giorno 6 Luglio, si svolgerà una gara di velocità in linea spezzata come da regolamento particolare. Per le gare sopraddette sono in palio i seguenti premi:

a) TROFEO CARLO DESLEX all'Aero Club cui appartiene il vincitore della gara di avvicinamento. Il trofeo verrà assegnato definitivamente all'Aero Club che lo abbia vinto almeno due volte anche non consecutive.

b) COPPA DEL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI al vincitore della gara di velocità. Al vincitore della gara di avvicinamento verrà offerto un soggiorno gratuito al « Linta Park Hotel » di Asiago per otto giorni. Al vincitore della gara di velocità, lo stesso soggiorno per tre giorni. Altri premi saranno messi in palio con modalità che saranno comunicate prima dell'inizio della gara.

La premiazione avverrà la sera del 6 Luglio, al termine del pranzo ufficiale.

Iscrizioni

Possono iscriversi al raduno e partecipare alla gara, tutti i piloti di v.v. in possesso del brevetto « C », licenza F.A.I. in corso di validità, ed almeno 100 ore di v.v.

Le iscrizioni, conformi al modulo allegato, dovranno pervenire all'Aero Club di Vicenza, Via S. Antonino CAP 36100 Vicenza, entro il 22 Giugno 1969. La quota di iscrizione è fissata in L. 5.000 per ogni aliante partecipante.

Il concorrente deve presentarsi munito dei documenti personali e dell'aliante, prescritti dalle vigenti norme, in corso di validità.

I reclami sono ammessi se presentati secondo le norme del C.S. F.A.I. e del R.S.N. dell'Ae.C.I. Essi devono essere accompagnati dalla tassa di L. 5.000 rimborsabile solo nel caso che il reclamo risulti fondato.

Per la gara del giorno 6 Luglio i piloti possono effettuare voli di allenamento con traini a carico dell'Aero Club di Vicenza, fino alle ore 11,00 del giorno stesso di gara.

Nuovo strumento per il volo a vela

ROMA — (AIR PRESS) — La grande passione per il volo a vela ha indotto il Sig. Patrick Peebles, un americano che da molti anni vive a Roma, a realizzare un indicatore multiplo per alianti, *con la collaborazione tecnica del Centro Nazionale Volo a Vela di Rieti.*

Il nuovo strumento — scrive AIR PRESS — oltre ad assommare le funzioni di un normale variometro ad energia totale e di un anemometro, fornisce inoltre ulteriori utili indicazioni per il pilota, conglobando in un unico quadrante tutti i para-

metri fondamentali di cui questi necessita in relazione al volo in atto ed al tipo di aliante impiegato.

Prove di valutazione sono già in corso su un aliante CVV-8 del C.N.V.V. appositamente predisposto all'installazione del nuovo apparato.

Lo strumento si presenta esteriormente con un ampio schermo scuro — paragonabile a quello di un oscilloscopio — su cui opera un apposito indicatore in riferimento ad un grafico predisposto sullo schermo stesso e costituito da un sistema di linee in guisa di reticolo nonché dalle curve d'impiego dell'aliante su cui è montato.

Lo spostamento orizzontale dell'indicatore sulla superficie interna dello schermo rappresenta la velocità del velivolo rispetto all'aria mentre lo spostamento in verticale — a seconda del verso di movimento — indica la velocità di salita o discesa; adeguate scale di valori riportate sugli assi delle ascisse e delle ordinate consentono la lettura dei dati tradotti meccanicamente sullo schema.

Sullo schermo sono inoltre riportate la polare dell'aliante e la polare ripetuta con andamento parallelo all'originaria, per le varie velocità verticali.

Un'altra curva rappresenta i valori di massima efficienza in discendenza consentendo al pilota l'adozione della più appropriata velocità in rapporto all'intensità della corrente stessa.

Infine sono riportate sul medesimo schermo le linee indicanti i rapporti di planata. Nell'impiego pratico — rileva AIR PRESS — i vantaggi preminenti del sistema sono dati, da un lato dalla combinazione dell'anemometro, del variometro e del variometro ad energia totale in un solo strumento a funzionamento meccanico con facilitazioni per la lettura di un unico schema e maggiore possibilità di concentrazione del pilota in volo; dall'altro dalla possibilità di rappresentare in lettura diretta il rapporto di planata e la visuale grafica della curva di massima efficienza in discendenza. (AIR PRESS).

Danilo Carrer oltre i 500

In occasione di un recente stage in Francia, Danilo Carrer, a bordo del nuovo aliante A.3, ha compiuto un volo di 520 Km. Ci ha promesso un suo articolo illustrante lo svolgimento del volo, speriamo che mantenga la promessa.

Decalcomanie volovelistiche

Coloro che desiderano acquistare la caratteristica decalcomania con i tre gabbiani bianchi in campo blu, possono rivolgersi al Sig. Emilio Pastorelli, via Roma 52 - 20073 Codogno (Milano)

Medaglia Lilienthal 1968

Apprendiamo dalla Segreteria della F.A.I. che la Medaglia Lilienthal per il 1968 è stata attribuita al cileno Sig. Alejo Williamson, che ha ottenuto il maggior numero di suffragi.

QUADERNI DI VOLO A VELA

In allegato al n. 78, gli abbonati ricevono in omaggio il primo « Quaderno » di volo a vela, che raccoglie tre interessanti articoli di Philp Wills riguardanti il traffico aereo e la sicurezza del volo.

L'iniziativa è stata creata e realizzata da Massimo Stucchi che ha voluto cederci la paternità, per la qual cosa lo ringraziamo, anche a nome dei volovelisti italiani che certamente apprezzeranno questa pubblicazione, particolarmente curata anche nella sua veste tipografica.

L'Editore

3° TROFEO VALLE DEL RENO

Malgrado la rivista sia già in corso di stampa, ci sembrerebbe di fare un torto agli amici di Bologna non inserire in questo numero i risultati riguardanti la terza edizione del Trofeo Valle del Reno.

Eccoci dunque mandare all'aria l'impaginazione con queste brevi note bolognesi

Quattro giorni disponibili: due garette per « librai » salvate da un Regolamento fatto apposta per le condizioni meteo che si sono avute.

Tutto qui? No, per fortuna.

Dietro alle avverse condizioni meteo ed alla pochezza dei risultati, c'è — ed è di grande conforto — la fatica e la passione dei volovelisti bolognesi che non hanno disarmato di fronte alle avversità, la cocciutaggine dei piloti che si sono impegnati anche nelle planate, l'abnegazione degli aiutanti impegnati nei recuperi.

Ancora una volta lo spirito volovelistico ha avuto il sopravvento, peccato che non sia stato premiato con una buona dose di termiche.

15 MAGGIO: 1° prova: Bologna-Modena-Bologna, di Km. 66

1° - Mantica U.	p. 485,30	11° - Acquaderni P.	p. 147,06
2° - Brioliadori L.	p. 426,47	11° - Candiani S.	p. 147,06
3° - Villani G.	p. 382,35	11° - Cibic S.	p. 147,06
4° - Mislley P.	p. 250,—	11° - Orsi Mazzucchelli	p. 147,06
4° - Serra S.	p. 250,—	11° - Olivieri L.	p. 147,06
4° - Orsi G.	p. 250,—	16° - Gardenghi A.	p. 117,65
4° - Bucceri A.	p. 250,—	16° - Spiller A.	p. 117,65
8° - Mela-Gallerani	p. 222,05	18° - Rasini C.	p. 0
9° - Gussoni R.	p. 207,35	18° - Pagnoni N.	p. 0
10° - Fontana V.	p. 161,—		

16 MAGGIO: non si sta su - nessuna prova

17 MAGGIO: 2° prova: BO-Crevalcore-Modena-BO di Km 77

1° - Gussoni R.	p. 264,61	11° - Candini S.	p. 152,66
2° - Brioliadori L.	p. 259,52	12° - Pagnoni N.	p. 141,21
3° - Orsi Mazzucchelli	p. 229,—	13° - Acquaderni P.	p. 132,80
4° - Serra S.	p. 227,72	14° - Villani G.	p. 118,31
5° - Bucceri A.	p. 208,64	14° - Cibic S.	p. 118,31
6° - Fontana V.	p. 184,46	16° - Mislley P.	p. 92,87
7° - Mela-Gallerani	p. 173,02	17° - Orsi G.	p. 86,50
7° - Spiller A.	p. 173,02	18° - Rasini C.	p. 0
9° - Gardenghi A.	p. 166,02	19° - Mantica U.	p. 0
10° - Olivieri L.	p. 156,40		

18 MAGGIO: Le persistenti poverissime condizioni meteo inducono la C.S. a dichiarare chiuso il 3° Trofeo Valle del Reno, la classifica finale rimane pertanto questa:

1° - Briigliadori L.	A.V.M. Milano	Libelle	p. 685,99
2° - Villani G.	Ae. C. Ferrara	Uribel C	p. 500,66
3° - Mantica U.	C.P.V. Milano	A.3	p. 485,30
4° - Serra S.	Ae. C. Bologna	Zugvogel	p. 477,72
5° - Gussoni R.	A.V.S. Milano	Uribel D	p. 471,96
6° - Bucceri A.	Ae. C. Padova	Phoebus B	p. 458,64
7° - Mela-Gallerani	Ae. C. Bologna	Blanik	p. 395,07
8 - Orsi Mazzucchelli A.	AVAL - Varese	Cirrus	p. 376,06
9° - Fontana V.	AVAL - Varese	EC-41	p. 346,22
10° - Misley P.	Ae. C. Bologna	Foka	p. 342,87
11° - Orsi G.	GVV - Valzania Como	SHK	p. 336,50
12° - Olivieri L.	Ae. C. Trieste	M.100 S	p. 303,46
13° - Candini S.	Ae. C. Bologna	M.100 S	p. 299,72
14° - Spiller A.	Ae. C. Vicenza	Uribel C	p. 290,67
15° - Gardenghi A.	Ae. C. Ferrara	Spatz L55	p. 283,67
16° - Acquaderni P.	Ae. C. Bologna	M.100 S	p. 279,86
17° - Cibic S.	Ae. C. Padova	M.100 S	p. 265,37
18° - Pagnoni N.	Ae. C. Vicenza	M.100 S	p. 141,21
19° - Rasini C.	A.V.S. Milano	Uribel D	p. 0

Classifica esordienti:

1° - Mela-Gallerani	Ae. C. Bologna	Blanik	p. 395,07
2° - Olivieri L.	Ae. C. Trieste	M.100 S	p. 303,46

La premiazione — come sempre ricca di premi di ogni specie — rimette tutti di buon umore ed al saluto del presidente Labanti, i partecipanti rispondono con un arrivederci alla 4ª edizione.

La Tabellista





IL GABBIANO JONATHAN

Questo racconto è apparso originariamente sulla rivista americana Private Pilot e da questa ripreso da Soaring. Appunto da quest'ultima è stato riportato dalle più note riviste di volo a vela del mondo, in quanto lo spirito di questo brillante racconto è particolarmente sentito dal pilota di volo a vela.

di Richard Bach

Era mattina e il primo sole brillava sulle increspature di un placido mare. Ad un miglio dalla costa una barca da pesca solcava le acque e l'odore del pesce aveva attirato centinaia di gabbiani che con acuti gridi lottavano per un po' di cibo. Un'altra laboriosa giornata cominciava.

Ma lontano e solitario, tra la barca e la costa, il Gabbiano Jonathan si allenava. A 300 metri sollevò il becco, abbassò i piedi palmati e si tese per mantenere le ali in una precisa curvatura. Rallentò fino a che il vento non fu che un sussurro nella sua faccia: l'oceano era immobile sotto di lui. Fece uno sforzo per ottenere ancora un solo grado di curvatura... poi, improvvisamente, le sue penne si arruffarono, entrò in stallo e cadde.

I gabbiani, come forse sapete, non stallano mai. Stallare è una disgrazia, è un disonore. Ma Jonathan, che imperterrito tendeva le sue ali in quella innaturale posizione — rallentando, e rallentando ancora, fino a stallare nuovamente — non era un gabbiano come gli altri. Alla maggior parte dei gabbiani non interessava imparare che le nozioni essenziali del volo: cioè come allontanarsi dalla riva per raggiungere il cibo e come farvi ritorno. Per loro infatti non era il volo che importava ma il cibo. Per Jonathan invece non era il cibo la cosa più importante, ma il volo.

Questo modo di pensare non era certo il migliore per rendersi popolare tra gli altri uccelli. Perfino i suoi genitori si preoccuparono molto quando scopersero che Jonathan passava da solo intere giornate, facendo centinaia di voli al pelo dell'acqua,

investigando sull'effetto suolo (Se volava ad una altezza uguale a metà della sua apertura alare, egli scoprì, poteva stare in aria molto più a lungo e con minore sforzo).

I suoi voli in massima efficienza non finivano con una normale caduta in acqua con le zampe abbassate, ma con una lunga scivolata, mentre toccava la superficie dell'acqua con i piedi retratti in una posizione di minima resistenza. Quando poi cominciò ad atterrare scivolando sulla sabbia con i piedi sollevati, i suoi genitori furono veramente molto, molto preoccupati.

« Perchè, figliolo, perchè? Perchè non puoi essere come tutti noi? Perchè non lasci il volo radente al pellicano e all'albatross? Perchè non vuoi essere un normale, rispettato e ben nutrito gabbiano? Ma guardati un po', sei penne e ossa! I tuoi fratelli più giovani sono già più grossi di te ». « Non me ne importa niente essere penne ed ossa » lui rispondeva « Io voglio solo sapere quello che posso e quello che non posso fare nell'aria. Devo semplicemente saperlo ».

« Senti, Jonathan » gli diceva suo padre « l'inverno non è lontano. Le barche saranno sempre meno numerose e i pesci di superficie nuoteranno sempre più a fondo. Se vuoi studiare, studia il cibo e come ottenerlo. Questa faccenda del volare va benissimo, ma non dimenticare che tu voli per andare da un posto all'altro per procurarti il cibo ».

Jonathan assentiva ubbidiente e il giorno dopo cercava di comportarsi come un gabbiano qualsiasi, gridando e lottando in-

torno al molo o alle barche da pesca, e buttandosi voracemente su briciole di pane o di pesce. Ma dopo un pò non ce la faceva più. È tutto così inutile pensava, e lasciava deliberatamente cadere un'acciuga, conquistata duramente, su un vecchio gabbiano affamato che lo inseguiva. Potrei passare questo tempo imparando a volare... c'è talmente tanto da scoprire! E dopo poco infatti Jonathan era di nuovo solo e lontano sul mare, affamato e felice, ad imparare.

Il principale soggetto dei suoi studi era la velocità e in un giorno di allenamento imparò più sulla velocità che il più veloce gabbiano vivente.

Da 300 metri, battendo le ali alla massima velocità, si buttò in picchiata a 80° verso le onde e subito si rese conto del perché i gabbiani non fanno picchiate di questo genere. Ci vollero meno di 6 secondi per raggiungere una velocità di 130 km/h e a 130 all'ora si accorse che l'ala diventava molto instabile nella battuta ascendente. Per quanta attenzione ci mettesse, volando al massimo della sua abilità, perse il controllo ad alta velocità.

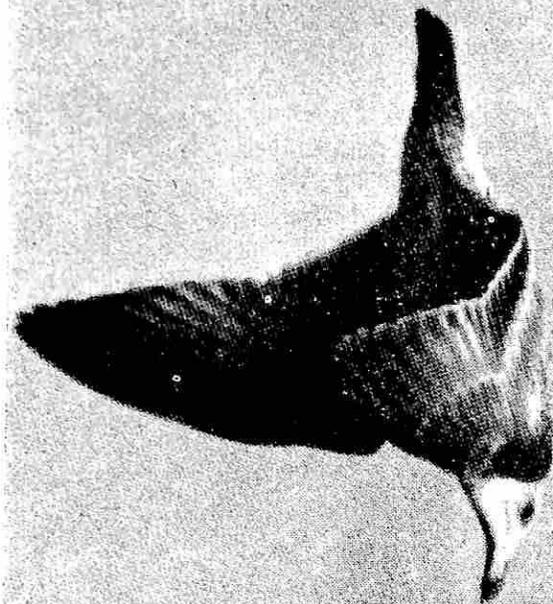
Salì di nuovo a 300 metri. A tutta forza si gettò battendo le ali, in una picchiata verticale, ma ogni volta che la sua ala sinistra entrava in stallo faceva un violento giro a sinistra, nella ripresa stallava la destra... e finì girando vorticosamente senza potersi fermare.

Provò dieci volte e tutte le dieci volte, quando passava i 130 all'ora, diventava una palla di piume che rotolava selvaggiamente, completamente senza controllo, fino a scontrarsi rumorosamente con le acque sottostanti.

La soluzione, pensò alla fine, bagnato fradicio, dovrebbe essere nel tenere le ali immobili alle alte velocità... battere le ali fino a 90 all'ora e poi stabilizzare.

Da 600 metri provò ancora, gettandosi in picchiata, il becco dritto verso il basso, le ali spiegate e immobili dal momento in cui passava i 90 all'ora. Fu necessario uno sforzo tremendo, ma funzionò. La sua velocità aveva superato i 150 km/h e Jonathan aveva stabilito un record di velocità per gabbiani!

Purtroppo la vittoria fu di breve durata. Nel momento in cui tentò una richiamata, cambiando l'incidenza delle ali, scoppì nelle stesse improvvise e selvagge gira-



volte a destra e a sinistra.

A 150 all'ora la forza che attraversava il suo corpo era come dinamite... il gabbiano Jonathan virtualmente esplose a mezz'aria e si schiantò sul mare duro come un sasso. Riprese conoscenza molto tempo dopo il tramonto, mentre galleggiava dolcemente nel chiarore della luna sulle acque calme dell'oceano. Le sue ali erano come due pezzi di piombo, ma il peso della sconfitta era ben più pesante. Desiderava debolmente che il suo peso potesse essere tale da farlo affondare dolcemente fino in fondo al mare e finirlo per sempre. Mentre si lasciava andare piano piano nell'acqua, una strana e cupa voce risuonò dentro di lui. Non c'è niente da fare. Sono un gabbiano. Sono limitato dalla mia natura. Se fossi stato creato per imparare le massime performance, avrei avuto dei diagrammi nel cervello. Se fossi stato fatto per volare a quelle velocità avrei avuto le ali corte del falco e vivrei di topi piuttosto che di pesci. Devo dimenticare tutte queste follie. Devo tornare a casa ed accontentarmi di essere un povero e limitato gabbiano qualunque. La voce si spense e Jonathan fu d'accordo. Il posto di un gabbiano nella notte è a riva e d'ora in avanti, promise a se stesso, sarebbe stato un gabbiano normale. E tutti ne sarebbero stati felici. Si sollevò stancamente dalle acque scure e volò verso terra, grato per quello che aveva imparato intorno all'effetto suolo. Ma no, pensò poi, sono un gabbiano come gli altri e devo volare come loro. Salì dunque faticosamente a 20 metri di altezza e battendo le ali con forza si diresse verso riva. Si sentì sollevato per aver deciso di comportarsi proprio come uno della mediocre folla. Ora non avrebbe avuto più nessuna responsabilità verso quella forza che lo incalzava; non ci sarebbe stata più nessuna sfida. Ed era bello smettere di pensare e volare nell'oscurità verso le luci della spiaggia.

L'oscurità! La cupa voce dentro di lui risuonò allarmata. *I gabbiani non volano mai nell'oscurità!*

Jonathan non stava ascoltando. È bello, pensava. La luna e le luci che brillano riflettendosi nell'acqua, gettano scie luminose attraverso la notte, e tutto è così immobile e pieno di pace...

Scendi! *I gabbiani non volano mai nell'oscurità!* Se fossi stato fatto per volare

nell'oscurità avresti gli occhi del gufo! Le corte ali del falco!

E là nella notte, a 20 metri nell'aria, il gabbiano Jonathan ebbe un sussulto. I suoi dolori e i suoi buoni propositi svanirono in un attimo.

Le corte ali del falco! Questa era la risposta al suo problema! Che sciocco sono stato! Quello di cui ho bisogno è una piccola ala... tutto quello che ho bisogno è di tenere la parte più larga delle mie ali ripiegata e volare solo sulle estremità!

In un attimo fu a 600 metri sopra il mare nero. Senza pensarci un momento strinse con forza le ali al corpo lasciando estesa solo la punta, e si buttò in picchiata. Il vento divenne subito un rombo gigantesco. Centotrenta... 160... 220 e la velocità aumentava ancora. Lo sforzo a 240 km/h con le ali in questa posizione non era neppure uguale a quello necessario a 130 km/h con le ali completamente aperte, e con un piccolissimo movimento della punta delle ali uscì dalla picchiata e filò orizzontalmente sulle onde, una grigia palla di cannone in volo. Chiuse gli occhi mentre fendeva il vento e assaporò tutta la sua felicità. Duecentoquaranta all'ora! e sotto controllo. Se mi fossi buttato da 1.500 metri invece che da 600!

Tutti i buoni propositi, tutte le promesse di un momento furono subito dimenticate, spazzate via dal vento e si sentì senza colpa. Tutti quei buoni propositi, quelle promesse, erano per i gabbiani che si rassegnavano alla mediocrità. Chi ha quasi toccato la perfezione usando della propria intelligenza non ha certo bisogno di scuse.

Al levar del sole il gabbiano Jonathan stava già allenandosi nuovamente. Da 1.500 metri le barche da pesca sembravano macchioline sul mare piatto di un blu intenso, e i gabbiani erano granelli di polvere che giravano in tondo.

Prima di buttarsi fece un veloce *checklist*, ripiegò le ali lasciando estesa solo la punta, e senza altre cerimonie si tuffò perpendicolarmente verso il mare. A 1.200 metri aveva raggiunto la velocità massima e il vento era qualcosa di solido attraverso il quale non poteva andare più veloce. Si stabilizzò in picchiata a 370 km/h, ben sapendo che se per un nonnulla avesse aperto un poco le ali a quella velocità, sarebbe stato ridotto in mille piccoli pezzet-

tini di gabbiano. Ma la velocità era potenza, la velocità era gioia e la velocità era molto, molto bella. Iniziò l'uscita a 300 metri, le ali chiuse, le punte vibranti nella forza dell'aria. La barca da pesca e la sua folla di gabbiani gli si parò improvvisamente davanti. Non poteva fermarsi. E non aveva nessuna idea di come avrebbe potuto girare a quella velocità. Qualsiasi collisione avrebbe significato la morte immediata.

Così quella mattina, mentre il sole si alzava all'orizzonte, Jonathan attraversò come un proiettile a 250 all'ora, il centro dello stormo che faceva colazione, gli occhi chiusi, in un tempestoso stridio di vento e di penne. Questa volta il Gabbiano della Fortuna sorrise sopra di lui e Jonathan riuscì ad evitare tutti.

Quando ebbe richiamato, tirando in su il becco, filava ancora a 260 km/h e saliva a 40 m/s. Alla fine rallentò ed estese nuovamente le ali. la barca da pesca a 1.200 metri sotto di lui non era ormai che una macchiolina sull'acqua.

Velocità limite! 360 km/h pensò! Aveva superato una barriera. Era un grandissimo momento nella storia della sua specie: un nuovo affascinante e inesplorato mondo si apriva per Jonathan. Si diresse subito verso la sua solitaria area di allenamento e cominciò a sperimentare le evoluzioni ad alta velocità. Scoperse che muovendo la punta di una singola penna di una frazione di centimetro ad alta velocità otteneva una curva perfetta. Però prima di apprendere questo si rese conto che più penne mosse a questa velocità portavano a un velocissimo tonneau... la sua prima acrobazia e la prima acrobazia di tutti i gabbiani della storia.

Quel giorno non perse tempo a parlarne con gli altri gabbiani e continuò a volare fino dopo il tramonto. Scoperse il looping, il tonneau a botte, il tonneau sull'asse, la vite invertita, la scampanata ed altre entusiasmanti figure.

Quando raggiunse il gruppo sulla spiaggia era ormai notte. Era stordito e terribilmente stanco. Eppure nel suo entusiasmo fece un looping prima di atterrare, con un tonneau sull'asse prima di toccare terra. Quando sapranno tutto questo, pensava, impazziranno di gioia! Quanto c'è ancora da vivere! Invece di questo monotono andare avanti e indietro dalla costa alle



barche da pesca, ora ci può essere una ragione e uno scopo nella vita... possiamo imparare a volare! Possiamo sollevarci dall'ignoranza, possiamo scoprirci creature capaci, intelligenti e abili. Possiamo essere liberi! I giorni futuri si illuminarono di promesse.

I gabbiani erano riuniti per il Grande Consiglio quando Jonathan atterrò e sembravano essere lì già da molto: infatti lo stavano aspettando.

« Gabbiano Jonathan... al centro del Consiglio » disse l'anziano. Jonathan era stupito e orgoglioso. Al centro del Consiglio...: questo significava o grande vergogna o grande onore: questo era il modo in cui i grandi capi dei gabbiani venivano scelti. Ma certo pensò, questa mattina devono avermi visto attraversare lo stormo a quella incredibile velocità. Io però non voglio onori, non desidero comandare, voglio solo spartire quello che ho scoperto, indicare quei lontani meravigliosi orizzonti... Avanzò impettito.

« Gabbiano Jonathan... » disse l'anziano « Sei al centro del Consiglio per grande vergogna... » Jonathan era annichilito. Le ginocchia gli si piegarono per il colpo, le penne si abbassarono sulla sabbia. Vergogna? Ma è impossibile! Loro non possono capire! Si sbagliano, si sbagliano!

« ... per la tua sconsiderata incoscienza e per la tua irresponsabilità, che sconvolge la dignità e le tradizioni della Famiglia dei Gabbiani. » Essere additato alla vergogna di fronte a tutti significa essere scacciato dalla società dei gabbiani, esiliato in una vita solitaria su lontane scogliere.

« ... Un giorno Gabbiano Jonathan imparerai che l'incoscienza non rende, che la cosa più importante è il cibo, è mangiare per tenere il corpo vivo il più a lungo possibile. »

Un gabbiano non rispondeva mai al verdetto dell'anziano, ma la voce di Jonathan si levò: « Irresponsabilità, fratelli? Ma chi è più responsabile e cosciente di colui che scopre e insegue uno scopo più alto nella vita? Per migliaia di anni siamo corsi dietro a degli sciocchi pesci, e ora abbiamo trovato uno scopo... possiamo imparare, scoprire, essere liberi! » Ma era come parlare alle pietre. « La fratellanza è spezzata » dissero tutti i gabbiani in coro e solennemente gli voltarono le spalle. Jonathan non andò sulle lontane scogliere, ma passò solitario il resto dei suoi giorni. E la sua sola tristezza non era la solitudine, ma il pensiero che gli altri gabbiani si fossero rifiutati di credere nella magia del volo, che si fossero rifiutati di aprire gli occhi e di vedere.

Intanto ogni giorno imparava qualcosa di nuovo. Imparò che una picchiata ad alta velocità in posizione perfettamente aerodinamica gli permetteva di catturare il raro e saporito pesce che nuota a frotte a dieci metri sotto la superficie dell'oceano. Jonathan non aveva più bisogno di barche da pesca o di pane rubato. Imparò a dormire nell'aria: stabilendo un percorso nel subconscio e sfruttando le brezze di terra, riusciva a percorrere fino a 700 chilometri dal tramonto all'alba. Usando lo stesso tipo di controllo mentale imparò a volare attraverso le dense nebbie marine e a salire attraverso di esse fino ad un terso e abbagliante cielo, quando gli altri gabbiani non vedevano che nebbia e pioggia. Imparò a sfruttare i forti venti dell'entroterra e a banchettare con insetti delicati e saporiti. Quello che una volta aveva desiderato per tutti i suoi fratelli, ora lo aveva realizzato da solo e non rimpiangeva il prezzo che aveva dovuto pagare.

Scoprì che una ragione della corta vita dei gabbiani era la noia che riempiva i loro

giorni, e scacciata la noia per sempre il Gabbiano Jonathan ebbe una vita lunga e bellissima.

Loro vennero una sera dopo che Jonathan aveva trascorso anni ad imparare e a velleggiare solitario attraverso l'azzurro cielo tanto amato. I due gabbiani, che apparvero alla contro ala ai suoi fianchi, erano candidi e brillavano come stelle: la loro luce era morbida e calda nell'aria tersa della notte. Ma la cosa più splendida era la abilità con la quale volavano, l'estremità delle loro ali ad un preciso e costante centimetro dalle sue.

Senza dire una parola Jonathan li mise alla prova, una prova che un comune gabbiano non sarebbe mai riuscito a superare. Rallentò fino quasi allo stallo. Essi rallentarono con lui dolcemente, mantenendo la stretta formazione. Ripiegò le ali con la disinvoltura acquistata in anni di allenamento e si gettò in picchiata a 280 all'ora. I due gabbiani lo seguirono fiammeggianti in formazione perfetta. Alla fine Jonathan sfruttò tutta quella velocità in una richiamata ed entrò in un lungo e lento tonneau i due gabbiani richiamarono con lui, sorridendo impercettibilmente.

« Molto bene » disse Jonathan, rimettendosi in volo rettilineo « ma chi siete? ». « Noi siamo del tuo stormo Jonathan. Siamo tuoi fratelli e siamo venuti per portarti più in alto, per ricondurti a casa. » « A casa? Io non ho casa, non ho stormo... Sono stato esiliato... Se volete possiamo volare fino al picco della Grande Montagna del Vento e forse qualche centinaio di metri più in sù, ma non posso trascinare questo vecchio corpo ancora più in alto. » « Ma ora puoi Jonathan; poichè tu hai voluto imparare. Una scuola è finita ed è tempo che ne cominci un'altra. »

E come gli era sempre successo in tutta la sua vita, anche in quel momento il Gabbiano Jonathan comprese. Avevano ragione. Poteva volare più in alto ed era tempo di andare a casa.

Guardò lungamente per l'ultima volta attraverso il cielo, attraverso quella magnifica scuola d'argento nella quale aveva imparato tanto. « Sono pronto » disse infine. E Jonathan si sollevò con i due splendidi gabbiani per scomparire in un immenso cielo perfettamente buio.

(Traduzione di: Selene Maltini)

BUON VOLO! — VALBREMBO

Facendo un exploit domenicale sulle Alpi orobiche, diventerà presto naturale tirare fuori diruttori e carello per scendere, a godersi un pranzo alla Savigny oppure un caffè bergamasco, sul nuovo velaporto, dove il selvaggio torrente Brembo esce dalle montagne.

Come trovare il campo? Facile: basta seguire la gigantesca freccia composta dalla Grigna, dal Resegone e dall'Albenza, in direzione Sud-Est. Da Lecco bastano anche 7-800 metri, quota del campo 260 slm. La pista va pressappoco per Nord-Sud, direzione di atterraggio verso Sud con una costante brezza leggera. I traini di solito partono dall'hangar, cioè Sud-Nord; perciò procedura sull'angolo N.E. del campo ed occhio verso il punto delle partenze. Si atterra sulla pista quando ci si può aspettare un terreno bagnato, oppure, a Ovest della stessa, sull'erba. I traini di solito sono fatti in pista. Attività tutti i giorni, tranne il lunedì che è di riposo; la radio è sempre accesa sulla 122,6 e conviene preannunciare la procedura di atterraggio.

Come lo so? Nella settimana dopo Pasqua, durante un volo con Rolf Spaenig in Valtellina, abbiamo deciso di vedere questo nuovo velaporto del quale sentivo da tempo parlare con entusiasmo. Il tutto è stato per noi una magnifica sorpresa, cosicché ci siamo fermati due giorni a volare nella zona.

Il campo lo si identifica facilmente, anche da altezze elevate, grazie al suo magnifico hangar bianco, lungo ben 120 metri, sempre in direzione Nord-Sud.

Angelo Zoli, al comando di Valbrembo, mi spiega che il campo può essere allungato di altri 300 metri e ciò dimostra che i bergamaschi quando ci si mettono sanno fare le cose per bene.

Altrettanto bene è stata ricostruita una vecchia fattoria, conservando lo «charme» del passato, anzi sposandolo alle moderne e razionali attrezzature di un bar-ristorante, sala briefing, sala piloti, uffici e camere per gli ospiti con relativi servizi.

C'è poi una piscina e due campi da tennis, il tutto in bianco e rosso — i colori della



Ecco Rolf Spaenig mentre spiega alcuni particolari del nuovissimo Kestrel ad Angelo Zoli

Associazione Volovelistica Alpi Orobiche — e si vede la buona mano di Sergio Capoferri.

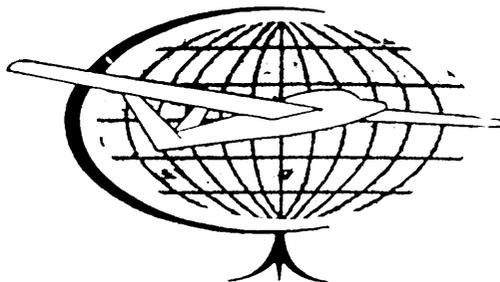
Come si vola? Le prime impressioni sono favorevoli. Il terreno intorno è asciutto e si aggancia bene lungo l'invitante pendio dell'Albenza, a poco più di un chilometro dal campo, dove la linea delle creste ci porta alla Grigna, trampolino ideale per la Valtellina, il Ticino e l'Engadina. Sono sicuro che dal Brembo ben presto qualcuno incomincerà ad assaporare il gusto degli exploit nelle alte montagne vere e proprie.

La posizione è ottima per triangoli di 300 Km. (Airolo, Ortles) e per A-R in direzione di Merano, rotte che offrono buone possibilità e già ben collaudate da Calcinatte.

Perciò, mettete il costume da bagno sotto il paracadute e la prossima volta che passate nella zona del Brembo fuori il carello per fare una cordiale visita agli amici bergamaschi, della ospitalità dei quali io intanto voglio ringraziare dicendo: a presto e buon volo! Valbrembo.

G.v.K.

VOLO A VELA NEL MONDO



RASSEGNA DELLA STAMPA VOLOVELISTICA INTERNAZIONALE

AUSTRIA

(da Austroflug)

La famiglia Filby, a Innsbruck, dovrebbe essere l'unica nel mondo a detenere ben tre C d'oro con sei diamanti!

C'è papà Filby — uno dei pionieri del volo a vela nel Tirolo — che ha 52 anni ed è sempre in attività; suo figlio Peter di 22 anni che si è guadagnato il C d'oro con i diamanti, ed a 19 anni era il più giovane detentore di tale titolo del suo paese; il secondo figlio Gerhard, di 19 anni, si è guadagnato il secondo diamante nel 1967. Adesso l'intera famiglia sta cercando di arrivare al massimo possibile: nove diamanti...

FRANCIA

(dall'Ae.C. di Poitou)

Come abbiamo promesso nel numero precedente, pubblichiamo la traduzione integrale del Regolamento della "Coppa d'Europa" per alianti biposto, organizzata dall'Aero Club di Poitou.

REGOLAMENTO

Art. 1 — L'Aero Club di Poitou organizza, sull'aeroporto POITIERS-BIARD, una competizione aperta agli equipaggi di alianti biposto, francesi e stranieri.

Questa gara avrà luogo ogni anno e per la prima volta dal 2 al 14 agosto 1969, dopo un periodo di allenamento facoltativo dal 15 al 31 luglio 1969.

Art. 2 — La competizione è aperta a tutti i tipi di alianti biposto (compresi i prototipi e i modelli sperimentali) con la sola riserva che siano in possesso di un certificato di navigabilità, provvisorio o definitivo, in stato di validità, o di un lasciapassare provvisorio.

I velivoli potranno essere dotati o no di equipaggiamenti speciali (di navigazione o di volo, radio ecc.).

Art. 3 — L'equipaggio di ogni aliante sarà composto da 2 piloti che potranno essere dilettanti, professionisti, istruttori, senza restrizione di sorta. Essi dovranno essere muniti, naturalmente, della loro licenza federale (FAI), di una assicurazione individuale e di una assicurazione per danni contro terzi, valida per gare, causati dai loro alianti.

Gli organizzatori intendono in effetti essere scaricati da tutte le responsabilità in caso di danni subiti sia dai concorrenti che dai membri della loro squadra, sia dal loro materiale volante o terrestre, sia in caso di danni causati a terzi. L'iscrizione di un equipaggio comporta l'accettazione intera e senza riserve di questa clausola.

Art. 4 — La composizione di un equipaggio iscritto non potrà subire modifiche durante tutta la durata della competizione.

Art. 5 — Il numero massimo degli alianti suscettibili di essere iscritti è fissato a 24. Le candidature degli equipaggi saranno ritenute seguendo l'ordine cronologico di ricevimento della dichiarazione di iscrizione accompagnata dalla somma corrispondente. Verrà accordata una priorità agli equipaggi stranieri entro un limite di 12 posti. Le iscrizioni vengono accettate a partire da oggi sino al 15 luglio 1969 presso l'Aero Club di Poitiers, 35 Rue Gambetta - 86 - POITIERS, Vienne (Francia). (La dichiarazione di iscrizione indicherà il tipo di aliante, la sua matricola e se possibile i nomi dei piloti).

Art. 6 — Le prove consisteranno in voli su circuiti chiusi o di andata e ritorno, essendo i concorrenti classificati secondo il numero di punti che essi avranno totalizzato, essenzialmente in funzione delle distanze percorse in volo (sotto riserva del senza tener conto del fattore velocità).

Art. 7 — La scelta del percorso di ogni volo è lasciata alla stima dell'equipaggio. Tuttavia la lunghezza minima di ogni tratto è fissata in 30 km.

Art. 8 — Le partenze a rimorchio saranno per quanto possibile distanziate di cinque in cinque minuti ed ogni equipaggio deciderà ogni giorno, al termine del briefing meteo, l'ora alla quale essi desiderano decollare.

A questo scopo sarà preparata una tabella delle partenze, comportante dall'ora H del primo decollo possibile in funzione delle condizioni meteorologiche della giornata, una riga per l'ora H seguita da una linea per l'ora H + 5, una per l'ora H + 10 ecc. Ogni concorrente iscriverà il suo nome sulla linea corrispondente all'ora di sua scelta; il club organizzatore si sforzerà di assicurare le partenze alle ore scelte e in ogni caso, nell'ordine cronologico risultante dalla tabella.

Art. 9 — Il numero delle partenze non sarà limitato, anche in caso di atterraggio fuori campo. Il recupero degli alianti eventualmente atterrati fuori dell'aeroporto di partenza sarà effettuato a cura e con i mezzi degli equipaggi.

Art. 10 — Ogni volo su circuito chiuso o di andata e ritorno sarà oggetto di una dichiarazione preventiva dove sarà giustificato dalla fotografia di una tabella. Nello stesso modo verrà stabilito il controllo del punto di virata. La macchina fotografica utilizzata sarà possibilmente del formato 4 × 4. La pellicola consegnata a giustificazione dovrà essere in un solo pezzo per la medesima prova.

Art. 11 — I punti attribuiti saranno conteggiati seguendo il sistema sotto indicato, per ogni chilometro effettivamente percorso.

- | | | |
|-----|--|--|
| 1- | Circuito dichiarato prima della partenza | |
| 1.1 | Circuito interamente riuscito | |

punti per Km

1.50

1.2	Circuito non interamente riuscito	
1.2.1.	Pezzo riuscito	1,25
1.2.2.	Pezzo non terminato	1,00
2-	Circuito non dichiarato alla partenza su circuito o parte di un circuito realizzato differente dal circuito dichiarato:	
2.1	Pezzo riuscito	
2.1.1.	Terminato sul terreno di partenza	1,25
2.1.2.	Terminato su un punto di virata	1,00

Un concorrente può dichiarare di voler realizzare, nel corso dello stesso volo, più volte lo stesso circuito. Il *circuito dichiarato* sarà applicato se il concorrente realizza interamente nel corso del suo volo il numero previsto di circuiti. I circuiti supplementari eventuali saranno contati con il punteggio « circuito non dichiarato » salvo se il pilota atterra ed effettua un nuovo circuito dichiarato.

Art. 12 — Le contestazioni alle quali potranno dar luogo l'applicazione del presente regolamento saranno giudicate da una giuria formata da tre membri del club organizzatore e due membri appartenenti a due dei clubs partecipanti, sorteggiati tra quelli non implicati nella contestazione.

L'autore della contestazione dovrà, come deposito, consegnare direttamente al Club organizzatore una somma di 50 F. che gli verrà restituita solo nel caso la contestazione sia dichiarata giustificata.

Art. 13 — Il club organizzatore si riserva il diritto di modificare il presente regolamento in ogni momento e in tutti i punti dove lo giudicherà utile. I concorrenti ne saranno avvisati personalmente.

Art. 14 — I concorrenti dovranno sopportare le seguenti spese:

- tassa di iscrizione, fissata in 100 F per equipaggio.
- prezzo del rimorchio: 10 F per unità.
- prezzo del ricupero degli alianti atterrati fuori aeroporto
- fornitura delle pellicole fotografiche e costo dello sviluppo e della stampa.

Art. 15 — Le ricompense e i premi seguenti saranno assegnati ai concorrenti secondo il loro ordine di classifica al termine delle prove:

Al concorrente primo classificato verrà attribuita la Coppa di Europa.

Dopodiché verranno assegnati i seguenti premi:

- al primo il 40% della somma globale dei diritti d'iscrizione dell'insieme dei concorrenti.
- al secondo, il 15% della stessa somma.
- al terzo, il 10% della stessa somma.
- al quarto, l'8% della stessa somma.
- al quinto, il 5% della stessa somma.

Infine, due premi saranno attribuiti da case costruttrici:

- uno sarà offerto dalla Società WASMER-AVIATION, d'Issoire, all'equipaggio primo classificato.
- L'altro sarà offerto dalla Società C.A.R.M.A.N. di Moulins al primo equipaggio straniero.

GERMANIA OCCIDENTALE

(da AeroKurier)

** Continuano le prove in volo del « Nimbus », l'ultima creatura dell'Ing. Holighaus, padre del « Cirrus ».

Questo nuovo aliante, interamente costruito in plastica, rappresenta l'ennesimo tentativo del volo a vela tedesco di aumentare ulteriormente le prestazioni del velivolo pur continuando a basarsi sulle caratteristiche tecniche convenzionali. Cioè senza toccare l'ormai attualissimo problema del risucchio dello strato limite lungo il dorso delle ali.

Con il « Nimbus » si tenta di andare oltre le prestazioni finora insuperate del D-36 (oggi AS W' 12) e del BS-1, sia riguardante la discesa minima (da 0,55 a 0,44 m/s) sia l'efficienza massima: da 45 a 51.

L'ala, in tre pezzi, ha un'apertura di 22 metri con un allungamento totale di 31; la superficie alare è di mq. 15,6 ed il peso totale di 430 Kg. con un carico alare di 27,6, perciò abbastanza lontano dal massimo.

Mentre l'ala è stata interamente progettata ex-novo, la fusoliera è pressochè identica a quella del « Cirrus ».

Il « Nimbus » dispone di flaps molto efficaci, anche in atterraggio, oltrechè dei diruttori convenzionali.

Klaus Holighaus ha ormai compiuto oltre 50 ore di volo sul suo nuovo aliante e presto parteciperà ai campionati nazionali tedeschi. Essendo un volovelista altrettanto bravo, queste gare costituiranno un vero e proprio collaudo pratico del nuovo « super aliante ».

(dal nostro corrispondente)

** Il successo ottenuto dal nuovo aliante metallico FK 3, particolarmente a Rieti 1968 con Rolf Spaenig, ha richiamato l'interesse della squadra nazionale austriaca. Infatti la casa costruttrice VFW ha messo in serie una ventina di alianti di questo tipo ed il primo verrà consegnato al Campione del mondo della Libera, Harro Woedl, ai primi di Maggio, giusto in tempo per la partecipazione ai nazionali austriaci e successivamente a quelli americani (in Giugno a Marfa, nel Texas), ai quali è stato invitato appunto l'attuale Campione.

UNIONE SOVIETICA

(da Sailplane & Gliding)

** 80.000 Km. — due volte il giro del mondo — sono stati volati durante le prove del 30° Campionato nazionale, sul campo di Orel, dai 62 piloti partecipanti.

17 piloti hanno completato la prima prova, un triangolo di 100 Km.,

31 piloti la seconda prova, un triangolo di 200 Km.,

46 piloti la terza, un A e R di 200 Km.,

20 piloti la quarta, consistente in un doppio triangolo di 100 Km.,

54 piloti completavano la quinta con un triangolo di 300 Km.

Nessun pilota completava l'ultima prova, un triangolo di 500 Km., la distanza massima coperta dal primo era di 359 Km. e di 343 Km. per il secondo.

Ecco i risultati finali:

maschile: 1° Rudyenski

2° Pilipshuk

3° Chuvikov

femminile: 1° Sudeykit

2° Afrikanova

p. 5301

p. 5057

p. 5044

p. 4700

p. 4472

Federation Aeronautique Internationale

Commissione Internazionale del Volo a Vela (C.I.V.V.)

Riunione del 7 marzo 1969

Presenti:

Presiede la seduta:	Mr. A. GEHRIGER, <i>Pres. CIVV (Svizzera)</i>
AUSTRIA	Mr. Franz ULBING
BELGIO	Mr. Willy GRANDJEAN, <i>Segr. CIVV</i>
CECOSLOVACCHIA	Mr. T. WALHA
DANIMARCA	Mr. Per WEISHAUP
FINLANDIA	Mr. S. KASKIA
FRANCIA	Mr. R. HERSEN
GERMANIA FEDERALE	Mr. M. BATTAREL
	Mr. Seff KUNZ, <i>Vice Pres. CIVV</i>
	Mr. D. LUCK
INGHILTERRA	Mr. KOBLISCHKE
	Mrs. Ann WELCH
	Mr. Philip WILLS, <i>Vice Pres. CIVV</i>
ITALIA	Mr. G. ORSI
JUGOSLAVIA	Mr. DRAGOVIC
OLANDA	Mr. M.J. MANTING
POLONIA	Mr. J. BOJANOWSKI, <i>Vice Pres. CIVV</i>
RUSSIA	Mr. KOVALEV
	Mr. GUSTOV
SPAGNA	Mr. J.C. FERREIRO
	Mr. G. SOLE
STATI UNITI	Mr. W.S. IVANS
	Mr. B.S. SMITH
	Mr. R.N. BUCK
SVEZIA	Mr. Carl-Magnue MAGNUSON
SVIZZERA	Mr. A. GRUENDISCH
TURCHIA	Mr. Rusten MAVITUNA
UNGHERIA	Mr. J. SZALMA
	Mr. F. SUGAR
OSTIV	Mr. L.A. DE LANGE, <i>Presidente (Olanda)</i>
	Prof. Piero MORELLI (<i>Italia</i>)
	Mr. R.E. SCHREDER (<i>USA</i>)
FAI	Mr. C.E. HENNECART, <i>Dir. Gen.</i>
	Madame Sandra PRODRON, <i>Segr.</i>

Codice Sportivo - Sezione D. Alianti - Parte III Campionati del mondo di volo a vela F.A.I.

Regolamenti e Direttive

Traduzione della proposta della British Gliding Association, ricevuta dal Segretariato della F.A.I. il 1° Marzo 1969 per essere presentata alla riunione del Comitato Internazionale per il Volo a Vela (C.I.V.V.) il 7 e 8 Marzo 1969.

Questa sezione stabilisce i principi di massima ai quali il Campionato dovrà attenersi. L'Aero Club Nazionale che organizzerà il Campionato dovrà attenersi alle seguenti regole, regolamenti e istruzioni a meno che dello stesso non vengano proposte modifiche più consone alle condizioni locali. Tali modifiche dovranno essere presentate alla C.V.S.M. per l'approvazione almeno sei mesi prima dell'inizio del Campionato.

9. SCOPO

Lo scopo del Campionato è di stimolare lo sviluppo del volo a vela attraverso un confronto a livello internazionale delle prestazioni e di rafforzare il sentimento dell'amicizia tra i volovelisti di tutto il mondo.

9.1. REGOLAMENTI GENERALI

9.1.1. Autorità

Il Campionato del Mondo dovrà essere organizzato secondo le norme del Codice Sportivo della F.A.I., da un Aero Club Nazionale affiliato alla F.A.I. Per quanto possibile esso dovrà aver luogo ogni due anni.

9.1.2. Definizioni

Nel contesto, per « Organizzazioni » si in-

tende l'Aero Club Nazionale che organizza il Campionato e il suo Comitato Esecutivo, e per « Concorrenti » si intende la Rappresentanza Ufficiale di una Nazione in gara.

9.1.3. Requisiti per competere e per organizzare

Tutte le nazioni iscritte alla F.A.I. possono partecipare ai Campionati. L'organizzazione degli stessi sarà assegnata dalla C.V.S.M. a un Aero Club Nazionale in grado di attuarne lo svolgimento fornendo le indispensabili garanzie che nessun concorrente sarà escluso dalla gara per ragioni politiche o incontrerà delle difficoltà per ottenere il visto necessario per entrare nel paese. E' responsabilità degli Organizzatori prendere gli opportuni accordi con il proprio governo per ridurre al minimo possibile le difficoltà che potranno incontrare i concorrenti. Qualsiasi evento possa nascere durante il periodo dei preparativi per il campionato, che dovesse escludere un concorrente per ragioni politiche, gli Organizzatori sono obbligati a informare tempestivamente la C.I.V.V.

9.1.4. Numero minimo delle iscrizioni

Il Campionato avrà luogo solo a condizione che, alla data fissata, siano iscritte almeno 10 nazioni sei delle quali in una stessa Classe.

9.1.5. Annullamento o sospensione del Campionato

Gli Organizzatori possono fermare o annullare il Campionato solo per ragioni di forza maggiore.

9.1.6. Lingue

I regolamenti e qualsiasi tipo di informazione che deve essere portata a conoscenza dei concorrenti, il briefing e le comunicazioni verbali durante la gara dovranno essere fatte in lingua inglese e nella lingua del paese organizzatore. Altre lingue potranno essere usate a discrezione degli organizzatori.

9.1.7. Diffusione del Regolamento e dei moduli di iscrizione

Il Regolamento completo, le norme locali e i moduli d'iscrizione dovranno essere inviati a tutti gli Aero Clubs Nazionali non oltre quattro mesi dall'inizio della competizione.

9.1.8. Programma delle gare e informazioni - Facilitazioni

Gli Organizzatori dovranno fornire tutte le facilitazioni necessarie per un soddisfacente svolgimento dei Campionati e pubblicare in anticipo quanto segue:

- a) Il periodo ed il programma del Campionato.
- b) I nomi del Direttore di Gara, dei componenti il Comitato Esecutivo e degli altri Responsabili e degli addetti ai Servizi.
- c) Informazioni sui servizi Operativi del Campionato incluso le misure di sicurezza, i traini, facilitazioni per le riparazioni, logistica, ecc.
- d) Piantina dell'aeroporto illustrante la pista e la posizione degli edifici amministrativi e di alloggio.
- e) Una lista completa dell'equipaggiamento e di tutti i documenti di cui i concorrenti dovranno essere provvisti.

9.1.9. Selezione delle Squadre Nazionali

Ogni Aero Club Nazionale partecipante ai Campionati selezionerà la propria squadra composta da Direttore di Squadra, Piloti ed Aiutanti, purchè i componenti siano in possesso dei requisiti richiesti da questo Regolamento.

9.1.10. Nazionalità dei Concorrenti

Il Direttore di Squadra ed i Piloti concorrenti devono possedere la nazionalità dell'Aero Club Nazionale al quale appartengono. Ciò è dimostrato sia dal possesso di un passaporto di questo paese oppure dal fatto di risiedere in esso in modo permanente oppure per avere lavorato a tempo pieno e/o pagato l'imposta sul reddito nel paese rappresentato.

(Vedi anche gli art. 2.4.13. e 2.4.14. della Sezione I dell'attuale Codice Sportivo). Gli Aiutanti possono essere di nazionalità diversa da quella dell'Aero Club Nazionale che li ha iscritti.

9.1.11. Classi del Campionato

Il Campionato sarà suddiviso in due Classi, una Classe Libera e una Classe Limitata (attualmente la Classe Standard). Gli alianti della Classe Standard dovranno corrispondere ai requisiti del Regolamento della Classe Standard attualmente in vigore (Vedi Sezione 9.5. di queste regole). Gli Organizzatori possono limitare a quaranta il numero degli alianti di ciascuna Classe, a loro discrezione.

9.1.12. Biposti

Nella Classe Libera possono gareggiare sia alianti monoposto che biposto. Quando un biposto compete con un monoposto esso deve essere pilotato, in tutte le gare, dalle stesse due persone designate prima dell'inizio del Campionato. Una di queste persone sarà nominata « Primo pilota » e verrà elencata nei risultati.

9.1.13. Dichiarazione dei Campioni

Alla fine di ogni Campionato saranno dichiarati due Campioni: uno per la Classe Libera ed uno per la Classe Standard. I Campioni saranno singoli piloti e non vi sarà una classifica per nazione.

9.1.14. Premi

La F.A.I. assegnerà ad ogni Campione un trofeo che dovrà essere conservato sin quando sarà messo in palio nel successivo Campionato. Oltre al trofeo verrà assegnata una placca dorata della F.A.I.

Al pilota secondo classificato di ogni classe sarà assegnata una placca in argento della F.A.I. ed al pilota terzo classificato di ogni classe sarà assegnata una placca della F.A.I. in bronzo. Ai piloti classificati

dal quarto al decimo posto di ogni classe, sarà assegnato un Diploma della F.A.I. Gli organizzatori assegneranno premi ad almeno il 25 % dei piloti classificati in ciascuna classe e medaglie commemorative a tutti i partecipanti al Campionato.

9.2. REGOLAMENTI AMMINISTRATIVI

9.2.1. Iscrizioni

Il numero degli aliante iscritti da ciascun Aero Club Nazionale non deve essere superiore a quattro. Di questi non più di due possono concorrere nella Classe Libera e non più di due nella Classe Standard. Le iscrizioni devono essere fatte nella forma ufficiale ed inviate con la relativa tassa d'iscrizione entro il termine di chiusura delle stesse annunciato dagli Organizzatori. La tassa d'iscrizione coprirà il costo per il vitto e l'alloggio dei membri di tutta la squadra ed il costo di tutti i servizi di volo durante il periodo di svolgimento del Campionato.

9.2.2. Formazione di una Squadra Nazionale

Una squadra sarà composta da un Direttore di Squadra, un Pilota e tre Aiutanti per ogni aliante. Ai membri Aiutanti è consentito di assistere un altro pilota o aliante. Il Direttore di Squadra può essere un pilota o un membro aiutante, ma preferibilmente dovrebbe essere una persona alla quale viene affidato solo questo compito.

9.2.3. Assicurazioni

Le assicurazioni richieste dagli Organizzatori dovranno essere pagate dall'Aero Club Nazionale concorrente che metterà a disposizione degli Organizzatori il dettaglio della copertura fornita, nella propria lingua o in lingua inglese.

9.2.4. Equipaggiamento di volo e di terra

Gli aliante, i trainer, le macchine per il recupero ed altro equipaggiamento necessario per partecipare al Campionato deve essere fornito dai Concorrenti ed essere di caratteristiche e tipo adatto per la circostanza. Ogni aliante concorrente deve possedere un Certificato di Navigabilità valido oppure un permesso di volo

vistato per competizioni. Questo documento deve essere rilasciato dal paese di origine dell'aliante, dal paese che iscrive l'aliante oppure, nel caso di aliante ottenuti in prestito o noleggiati tramite gli Organizzatori, dal paese Organizzatore. Gli aliante iscritti nella Classe Standard devono essere messi a disposizione degli Organizzatori per il controllo di accettazione almeno quarantotto ore prima dell'inizio del Campionato.

9.2.5. Qualificazione del Pilota

Ogni Pilota partecipante al Campionato dovrà essere in possesso del « C d'oro » ed avere al suo attivo almeno 250 ore di volo come pilota di aeromobile ad ali fisse. Egli dovrà anche possedere la Licenza Sportiva F.A.I. in corso di validità e tutte le licenze o certificati richiesti, e rilasciati dal paese di appartenenza.

9.2.6. Responsabilità del Direttore di Squadra

Il Direttore di Squadra rappresenta il proprio Aero Club Nazionale e il suo collegamento tra gli Organizzatori ed i membri della Squadra. Egli (o il delegato nazionale della C.I.V.V.) sarà membro della Giuria Internazionale a condizione che non sia anche Pilota concorrente. Il Direttore di Squadra è responsabile del comportamento dei componenti la Squadra e deve assicurarsi che essi non volino se ammalati o sofferenti di una qualsiasi invalidità che possa mettere in pericolo la sicurezza degli altri concorrenti.

9.2.7. Direzione del Campionato

L'Aero Club Nazionale Organizzatore del Campionato nominerà un Direttore di Campionato che sarà responsabile della conduzione dello stesso. Egli dovrà essere assistito da un Comitato Esecutivo. Il Direttore riceverà i reclami e li inoltrerà ai funzionari competenti. Alla fine del Campionato il Direttore è responsabile della preparazione del rapporto completo dei risultati e del dettaglio dei procedimenti verso il proprio Aero Club Nazionale, che a sua volta passerà i risultati ufficiali alla C.I.V.V.

9.2.8. Funzionari

Gli organizzatori nomineranno dei funzionari del Campionato le cui funzioni sa-

ranno:

a) Sorvegliare la conduzione del Campionato e prendere i provvedimenti necessari per trattare equamente le infrazioni ai regolamenti o il comportamento pregiudizievole alla sicurezza degli altri concorrenti o degli spettatori, o in qualsiasi altro modo dannoso allo sport del Volo a Vela.

b) Occuparsi di tutti i reclami che possono essere presentati durante il Campionato.

c) Raccogliere le informazioni ed i fatti relativi all'argomento da sottoporre alla Giuria Internazionale.

d) Imporre penalità come perdita di punti, squalifiche o sospensioni, a loro discrezione.

I Funzionari non possono avere una posizione esecutiva nelle operazioni del Campionato. Il numero legale dei Funzionari è di tre.

9.2.9. Reclami

Nel caso che un concorrente voglia esporre un reclamo (come per l'assegnazione errata di contrassegni) il suo Direttore di Squadra dovrà andare immediatamente dagli organizzatori per chiedere che si indaghi sull'argomento. Se il reclamante, dopo che è stato fatto questo, è ancora insoddisfatto può fare una protesta.

9.2.10 Proteste

Le proteste scritte in lingua inglese o nella lingua degli Organizzatori, devono essere compilate a mano dal Direttore di Squadra ed inviate al Direttore del Campionato, accompagnate da un deposito il cui ammontare sarà stabilito dal Locale Regolamento, entro ventiquattro ore dall'avvenimento che ha portato alla protesta. Se la protesta riguarda il punteggio, le ventiquattro ore saranno contate a partire dall'ora di pubblicazione dei risultati ufficiali. Il deposito è restituibile solo se la protesta è confermata dalla Giuria.

9.2.11. Giuria Internazionale

La Giuria Internazionale sarà composta da una rappresentativa di ogni squadra che sarà il Direttore di Squadra o un suo delegato, o il delegato della C.I.V.V., ma non può essere un pilota concorrente. Il Presidente sarà il Direttore del Campionato oppure un suo delegato. La Giuria Internazionale deve:

a) Ascoltare e risolvere tutti i ricorsi fatti contro le decisioni dei Funzionari, a condizione che se il ricorso è contro una decisione presa in conseguenza di una protesta fatta giustamente, la Giuria Internazionale può variare questa decisione solo con un voto unanime di tutti i presenti.

b) Se chiamata dal Direttore del Campionato, dare consiglio.

La Giuria Internazionale può nominare un Sottocomitato Consultivo o Esecutivo a una sua discrezione.

9.3. REGOLAMENTI OPERATIVI

9.3.1. Definizione del Campionato Mondiale

Per essere classificato come Campionato in entrambe le Classi vi devono essere almeno quattro giorni di Campionato per ogni Classe. Se le giornate di gara sono inferiori a questo numero il titolo di Campione del Mondo non sarà assegnato. Un giorno di Campionato è definito come uno nel quale non meno di otto aliati appartenenti ad una stessa Classe volano su di una distanza fissata di non meno di 100 km, a condizione che ad ogni aliante in questa Classe sia data l'opportunità di avere almeno un lancio in un tempo ragionevole per portare a termine l'impresa.

Nei giorni del Campionato devono essere comprese almeno una gara di Distanza ed una successiva di Velocità.

Il vincitore sarà il pilota che ha guadagnato il maggior numero di punti nella sua Classe partecipando a tutte le giornate del Campionato in questa Classe.

La durata totale di un Campionato non deve superare i 16 giorni, comprese le cerimonie di Apertura e Chiusura. Vi sarà una giornata di riposo obbligatoria dopo un periodo di 5 consecutivi giorni di volo. A loro discrezione gli Organizzatori possono dichiarare ulteriori giorni di riposo.

9.3.2. Periodo di allenamento

Si consiglia di mettere a disposizione di tutti i concorrenti un periodo ufficiale di allenamento non inferiore a giorni 7 nei giorni immediatamente precedenti l'apertura del Campionato. I particolari saranno forniti dai Regolamenti Locali.

9.3.3. Numeri di Campionato (gara)

Gli Organizzatori forniranno i numeri per ogni aliante iscritto che saranno evidenziati come richiesto dai Regolamenti Locali. Come minimo essi dovranno essere applicati sul lato inferiore dell'ala destra, approssimativamente a 25 metri della mezzeria dell'aliante, con la parte superiore del numero verso la direzione del volo, ed anche su entrambi i lati del piano verticale. I numeri dovranno contrastare fortemente con la superficie di fondo ed essere più grandi possibile.

9.3.4. Registrazione

All'arrivo sul posto dove si svolgerà il Campionato ogni Direttore di Squadra con i suoi Piloti si recherà all'Ufficio Registrazione per far controllare i loro documenti e per ricevere regolamentazioni o informazioni supplementari. Gli Organizzatori indicheranno nei Regolamenti Locali, il giorno dopo il quale essi non accetteranno gli ultimi arrivati o per permettere la sostituzione dell'aliante o del pilota, salvo per le eccezioni consentite da questi Regolamenti.

9.3.5. Danni ad un aliante

Se un aliante è danneggiato durante il Campionato esso può essere riparato. Componenti come lo stabilizzatore, alettoni, timone di profondità o la cappottina possono essere sostituiti anziché riparati, fatta eccezione per la fusoliera completa o una semiala completa. Se il danno non è avvenuto per colpa del pilota o della sua squadra l'aliante completo o una parte di esso può essere sostituito a discrezione degli Organizzatori che, se in dubbio, possono richiedere dalla Giuria Internazionale.

9.3.6. Equipaggiamento di volo

In ogni volo ogni occupante di un aliante concorrente deve indossare un paracadute efficiente.

In ogni volo deve essere portata una opportuna mappa di volo contenente tutte le informazioni richieste dagli Organizzatori.

I requisiti concernenti i barografi, strumenti, radio ed altri equipaggiamenti di volo nei Regolamenti Locali dovranno essere soddisfatti.

9.3.7. Aiuto esterno ai Piloti concorrenti

- a) La radio trasmittente può essere usata su un aliante concorrente fornitore, a condizione che venga utilizzata solo come mezzo di comunicazione tra Concorrenti. La radio trasmittente non può essere usata per ottenere lo sgombero della A.T.C. a meno che questo sia richiesto specificatamente dagli Organizzatori.
- b) La trasmittente di terra può operare solo nell'auto rimorchiante di un aliante che sta volando nel Campionato.
- c) Tutti gli aiuti alla navigazione oltre la bussola magnetica o girobussola sono vietati.
- d) È vietato ricevere aiuto da un velivolo non concorrente. Un Pilota o un Direttore di Squadra che viola o tollera la violazione di queste regole sarà squalificato dal Campionato.

9.3.8. Limitazioni di volo

Il volo al di là dei confini del paese Organizzatore non sarà valido per il punteggio a meno che sia specificatamente consentito dai Regolamenti Locali. Se il volo al di fuori dei confini nazionali o di altre aree specificate entro i confini è proibito dagli Organizzatori nei Regolamenti Locali oppure al Briefing, l'intrusione può comportare penalità o squalifica.

9.3.9. Voli di gara

Ogni giorno di volo, gli Organizzatori in collaborazione con il metereologo ufficiale sceglieranno una delle prove elencate al punto 9.3.10. Quando ciò è possibile le prove delle due Classi nello stesso giorno saranno differenti. Gli Organizzatori possono a loro discrezione stabilire una prova per una sola Classe.

9.3.10. Prove che possono essere stabilite

Prove di velocità

- a) Velocità su percorso triangolare a senso unico.
- b) Velocità con meta prefissata.
- c) Velocità con meta prefissata e ritorno alla base.
- d) Velocità su un percorso specificato attraverso uno o due punti di virata con meta prefissata.
- e) Velocità su percorso triangolare da ripetersi due o più volte.

La distanza minima per una gara di velocità è di 100 km.

Prove di distanza

- a) Distanza libera.
- b) Distanza entro i confini di un'area prescritta con un numero di punti di virata che possono essere sorvolati in qualsiasi ordine con l'eccezione che non è permesso ritornare su un percorso immediatamente completato.
- c) Distanza su un percorso predeterminato, che può essere in linea retta o spezzata per non più di 3 punti di virata.

9.3.11. Controllo dei voli

I voli di Campionato saranno controllati secondo le regole F.A.I. per i primati di volo a vela, secondo il presente regolamento ed i Regolamenti Locali.

9.3.12. Lancio

Gli Organizzatori forniranno i mezzi per lanciare gli alianti concorrenti a non più di 30 secondi di intervallo l'uno dall'altro. Le due Classi saranno lanciate separatamente l'una dall'altra.

9.3.13. Ordine di Lancio

L'ordine di lancio di ogni giorno deve essere dato mediante uno start designato nel quale gli organizzatori dichiarano l'ora di decollo di ogni aliante, oppure mediante scelta da parte del pilota. I Regolamenti Locali descriveranno il metodo che deve essere usato durante il Campionato sia per le prove di velocità che per le prove di distanza. Gli Organizzatori forniranno un ordine iniziale di partenza, o di scelta dell'ora di partenza per il primo giorno. Ciò può essere sia l'elenco dei partecipanti in ordine di gara con un sorteggio per il primo, oppure mediante un sorteggio produttore un ordine casuale.

Nella successiva giornata di Campionato, l'ordine di lancio del primo giorno avanzerà progressivamente di circa 2/7 del numero dei concorrenti nella Classe. Gli Organizzatori pubblicheranno in anticipo l'ordine di partenza per ogni giorno. L'ora di inizio dei lanci o l'ora dalla quale saranno disponibili i lanci sarà comunicata durante il Briefing del giorno in questione.

9.3.14. Lanci successivi

Se un pilota richiede un ulteriore lancio,

fino ad un massimo di tre lanci per ogni giorno, egli sceglierà l'ora in uno spazio libero sulla tabella della partenza della sua Classe, in conformità con la procedura descritta nei Regolamenti Locali.

Una falsa partenza non verrà calcolata agli effetti dei 3 lanci permessi.

9.3.15. Sicurezza del Volo

a) *Decollo* - È responsabilità del pilota e della sua squadra preparare il suo aliante per il volo, e attaccare il cavo di traino. Il pilota eseguirà il lancio nel modo prescritto dagli Organizzatori.

b) *Spirale in termica* - Entro 5 km dall'aeroporto tutti gli alianti dovranno spiralarare a sinistra. Al di fuori di questa area un aliante che ne dovrà raggiungere un altro in una termica dovrà spiralarare nello stesso senso del primo qualsiasi sia la quota che li separa.

c) *Volo in nube* - Il volo in nube non è permesso nei Voli di Campionato a meno che sia specificatamente permesso dagli Organizzatori.

d) *Spazio aereo controllato* - È una regola del Campionato che le leggi del paese Organizzatore, relative allo spazio aereo controllato debbano essere osservate. Al di fuori di qualsiasi azione di polizia la infrazione comporterà penalizzazione o squalifica.

e) *Acrobazie aeree* - Le acrobazie non autorizzate, entro un raggio di 5 km dalla base, sono proibite.

9.3.16. Partenza della Prova di Velocità

La prova di velocità di alianti avrà inizio dall'attraversamento di una linea di partenza sulla base dell'aeroporto, che sarà di lunghezza definita e allineata approssimativamente ad angolo retto con il lato più lungo (lunghezza pista). Gli Organizzatori dichiareranno l'ora alla quale verrà aperta la linea di partenza. L'aliante dovrà attraversare la linea di partenza secondo l'ordine di partenza a meno che nei Regolamenti Locali siano contenute disposizioni per l'ora di inizio dei decolli, come alternativa, per quegli alianti che non hanno tagliato la linea di partenza, oppure non hanno osservato la larghezza della linea di partenza. L'altezza massima consentita per l'attraversamento ufficiale della linea dovrà essere di 1000 metri, con

l'aliante in volo rettilineo da una direzione indicata verso e sopra la linea di partenza.

In ogni volo un aliante può usufruire di più partenze, il numero delle quali è illimitato a meno che siano imposte restrizioni in merito dai Regolamenti Locali. L'ora dell'ultima partenza regolare fatta durante il miglior volo della giornata del pilota sarà usato per il calcolo del punteggio. Gli Organizzatori dovranno comunicare senza ritardo i numeri di gara degli alianti che hanno tagliato la linea di partenza in modo corretto.

9.3.17. Partenza di una Prova di Distanza

In una prova di distanza non è necessario che l'aliante tagli la linea di partenza a meno che questo sia specificatamente richiesto nei Regolamenti Locali oppure al Briefing.

9.3.18. Punti di virata

Gli Organizzatori dovranno fornire spiegazioni sui punti di virata comprendenti la quota A.S.L., illustrazione fotografica e posizione precisa. L'evidenza del passaggio del punto di virata deve essere ottenuta da fotografie prese dal pilota (Vedi Codice Sportivo), o da un osservatore ufficiale a terra, a discrezione degli Organizzatori. Se è adottato il metodo dell'osservatore ufficiale gli alianti devono virare verticalmente sopra o esternamente al punto entro una distanza orizzontale di 1 km dal punto e ad una quota non inferiore a 1000 m al di sopra di esso.

9.3.19. Termine della prova di velocità

Per completare la prova l'aliante deve tagliare la linea di traguardo. Questa linea deve essere di lunghezza definita indicata da contrassegni chiaramente visibili al pilota nella planata finale, e posta approssimativamente ad angolo retto con l'ultimo lato del percorso sullo specificato terreno di atterraggio.

L'attraversamento regolare della linea di traguardo è compiuto quando il muso dell'aliante attraversa la linea. La massima quota per tagliare il traguardo è di 300 metri sopra di esso.

Durante o dopo l'attraversamento della linea di traguardo l'aliante non deve vo-

lare su un percorso che può essere pericoloso per altri velivoli.

9.3.20. Atterraggio al termine di una gara

Un volo di distanza è terminato quando l'aliante atterra. Avendo tagliato la linea di traguardo in una prova di velocità l'aliante dovrà atterrare senza indugi a meno che nei Regolamenti Locali siano contenute disposizioni per il proseguimento del volo.

9.3.21. Dichiarazione di atterraggio

Atterrando lontano dall'aeroporto di partenza il pilota dovrà ottenere una conferma scritta del luogo di atterraggio, come richiesto nei Regolamenti Locali. Essa deve essere consegnata immediatamente agli Organizzatori quando il pilota rientra alla base. L'atterraggio fuori campo dovrà anche essere comunicato agli Organizzatori senza ritardi per telefono o come prescritto nei Regolamenti Locali.

9.3.22. Alianti auto-lanciati

Agli alianti auto-lanciati non sarà permesso di volare nel Campionato a meno che ciò sia specificatamente convenuto con la C.I.V.V. Qualora essi vengano ammessi all'iscrizione non dovrà essere possibile per il pilota riavviare il motore dopo che è stato arrestato al termine del lancio. Il decollo e la salita saranno controllate dagli Organizzatori in modo che nessun vantaggio sugli altri concorrenti possa essere guadagnato dal pilota.

9.2.23. Chiusura dei punti di controllo

Gli Organizzatori dovranno dichiarare al Briefing del giorno in oggetto l'ora di chiusura della linea di partenza, dei punti di virata e della linea di traguardo.

9.3.24. Sicurezza Operativa

A loro discrezione gli Organizzatori possono permettere il volo di prova di un aliante concorrente in qualunque momento. Il volo di prova non può essere calcolato come volo di Campionato. Gli Organizzatori possono sospendere i voli una volta che sono stati iniziati i lanci se continuare è pericoloso. Se il volo viene arrestato per un tempo più lungo di 5 minuti la prova non sarà calcolata nella classifica generale salvo per unanime

accettazione da parte della Giuria Internazionale.

9.4. PUNTEGGIO

9.4.1. Punteggio giornaliero

a) Il punteggio massimo disponibile in ogni giornata di Campionato è 1000. Questo punteggio sarà assegnato al pilota di ogni classe che ha compiuto il miglior volo. A tutti gli altri voli saranno assegnati punteggi in funzione della relativa prestazione compiuta al volo migliore.

b) L'aliante che ha avuto un lancio di Campionato è definito come uno che è stato lanciato correttamente nel giorno in questione.

c) Per i primi 25 km percorsi in ogni volo saranno assegnati punti.

d) Non vi saranno handicap.

e) Solo il volo migliore fatto da ciascun concorrente in ogni giorno sarà contato.

9.4.2. Prove di distanza

a) La misurazione della distanza coperta in volo sarà fatta per mezzo di una carta aeronautica in scala 1:250.000 per voli sino a 300 km. Voli al di sopra di questa distanza in linea retta dovranno essere misurati su una carta aeronautica matrice in scala 1:500.000. Le distanze saranno misurate con una pressione di mezzo chilometro.

b) I voli di distanza saranno misurati dal centro del luogo di decollo sino al punto di atterraggio.

c) La distanza in un Area Prescritta dovrà essere misurata dal centro del luogo di decollo attraverso ogni punto di virata, al quale l'aliante venne controllato in modo corretto, nella sequenza identificata, sino al punto di atterraggio. Se il punto di atterraggio è fuori dall'area prescritta la distanza fra il punto di atterraggio e il punto più vicino nell'inviluppo circostante l'area sarà sottratto dalla distanza totale.

d) Per i voli di distanza lungo un percorso predeterminato oppure per aliante atterrati fuori campo in una Prova di velocità, le distanze dovranno essere misurate dal centro del luogo di decollo attraverso tutti i punti di virata ai quali l'aliante venne controllato in modo corretto e nella sequenza sino al successivo designato punto di virata o linea di traguardo e quindi sottraendo la distanza dal punto di

atterraggio a questo successivo punto designato o alla linea di traguardo. Se la distanza sino a questo successivo punto designato è più grande della distanza percorsa al momento dell'atterraggio, la distanza dall'ultimo punto al quale l'aliante venne controllato varrà per il punteggio.

9.4.3. Punteggio per voli di distanza

$$\text{Punteggio} = 1000 \times \frac{d - 25}{D - 25}$$

Dove d = distanza percorsa dall'aliante

D = distanza percorsa dall'aliante durante il volo migliore (km).

9.4.4. Prove di velocità

a) L'ora di attraversamento della linea di partenza e l'ora del taglio del traguardo saranno misurate con la precisione del minuto secondo. L'ora del decollo sarà misurata con l'approssimarsi del mezzo minuto.

b) La prova di velocità nella quale nessun aliante completa in modo soddisfacente la gara sarà classificata come volo di Distanza su un percorso premeditato.

9.4.5. Punteggio di voli di velocità

Per tutti gli aliante che completano la gara, $\text{Punti} = 1000 \times \frac{v}{V}$

dove v = velocità dell'aliante che deve essere classificato (km/h)

V = velocità dell'aliante che ha ottenuto la migliore velocità sul percorso (km/h).

A condizione che quando 25 o più aliante terminano (successivamente completino la gara) il punteggio minimo assegnato per la velocità dovrà essere 450.

Quando meno di 25 aliante terminano la gara il punteggio minimo assegnato per la velocità dovrà essere $950 - 20F$.

dove F = numero degli aliante che hanno portato a termine la prova.

Per gli aliante che non hanno completato la gara:

$$\text{Punti} = 400 \times \frac{d - 25}{T - 25}$$

quando 25 o più aliante hanno terminato la prova.

$$\text{oppure} = (900 - 20F) \times \frac{d - 25}{T - 25}$$

dove d =

$T - 25$ quando meno di 25 aliante hanno completato la prova.

dove T = distanza totale della gara.

9.4.6. Prestazioni minime

Se in un giorno di Campionato il numero degli alianti che totalizzano uno o più punti sono meno di 28 il punteggio massimo sarà svalutato dalla usuale cifra di 1000. Tale punteggio sarà conosciuto come Punteggio svalutato.

<i>Numero degli alianti che si classificano</i>	<i>Mass. punt. giornaliero</i>
8 (minimo) — 11	500
12 — 15	600
16 — 19	700
20 — 23	800
24 — 27	900
28 — tutti gli alianti	1000

Questa svalutazione sarà fatta dopo che il normale calcolo del punteggio è stato portato a termine.

9.4.7. Variazione del numero di Classi del Campionato

Il sistema di calcolo del punteggio si fonda su di un numero di circa 40 alianti per Classe (cioè il numero minimo di alianti necessari per fare una giornata di Campionato) ciò è stato dato nell'interesse della semplicità, come il numero attuale invece di una percentuale di tutti. Se il numero degli alianti in una Classe è inferiore a 35 e superiore a 50 gli Organizzatori modificheranno questi numeri di controllo in proporzione. Tali alterazioni devono essere specificate nei Regolamenti Locali, oppure, nel caso circostanze impreviste, durante il primo Briefing del Campionato.

9.5. REGOLE PER LA CLASSE STANDARD

9.5.1. Scopo

Lo scopo della Classe Standard è di fornire voli di Campionato in velivoli che sono più simili nelle caratteristiche e nel costo di quanto ci si può aspettare nella Classe Libera.

9.5.2. Generico

Le regole per gli alianti della Classe Standard possono essere variate di tempo in tempo dalla C.I.V.V. Nessuna modifica concernente il progetto o i cambiamenti strutturali dovrà essere introdotta entro 21 mesi dai Campionati del Mondo nei quali dovranno essere in vigore.

9.5.3. Specifiche e Requisiti

Le seguenti saranno in vigore per il Campionato del Mondo di Volo a Vela del 1970 e sino ad ulteriore comunicazione:

a) APERTURA ALARE - L'apertura alare non deve superare i 15000 mm.
b) ALI - I flaps o altri metodi per variare il profilo alare che in ogni caso migliorino le caratteristiche dell'aliante, curvatura delle ali, o alettoni la cui posizione neutra possa essere modificata in volo sono vietati.

c) AEROFRENI - L'aliante deve essere dotato di aerofreni capaci sia di diminuire la velocità in una picchiata verticale e di fornire un angolo di planata non inferiore a 1/7 volando ad una velocità pari ad 1,3 volte la velocità di stallo. (I Requisiti di volo OSTIV 2.32, 2.33, 2.72, 2.73, 2.74 devono essere rispettati).

Gli aerofreni possono essere di qualsiasi tipo, ma a meno che essi siano montati soltanto sulla fusoliera, qualsiasi movimento degli aerofreni dalla posizione completamente chiusa, deve risultare in estensione di parte del freno nel flusso d'aria tanto al di sopra della superficie superiore, quanto al di sotto della superficie inferiore, del profilo originale dell'ala. Osservando l'ala nella direzione della corda del profilo, l'area della parte sporgente di freni superiore deve avere la superficie non minore di 1/4 di quella inferiore, per qualsiasi posizione del freno. I paracadute frenanti sono proibiti.

d) CARRELLO - Il carrello può essere fisso o retrattile e la ruota principale di atterraggio dovrà avere almeno 300 mm di diametro e 100 mm di larghezza.

e) ZAVORRA - La zavorra che può essere scaricata in volo è proibita.

f) CERTIFICATO DI NAVIGABILITÀ - Il velivolo deve essere munito di Certificato di Navigabilità o di Permesso di volo che gli permette di volare durante i Campionati. Questo documento deve essere conforme ai Regolamenti Amministrativi VVGC.

Ann Welch



Organisation Scientifique et Technique
Internationale du Vol a Voile

Il Presidente della Organizzazione Scientifica e Tecnica Internazionale del Volo a Vela (O.S.T.I.V.), sig. L. A. de Lange, ha inviato alla Commissione Internazionale per il Volo a Vela (C.I.V.V.) che si è riunita a Parigi nei giorni 7 e 8 marzo 1969 la seguente lettera che fa riferimento anche alla proposta del 1° luglio 1968 del sig. Lorne Welch e al documento del 3 dicembre dello stesso anno del sig. A. Gebriger:

Durante la riunione del 7 e 8 febbraio c.a., la Commissione per lo sviluppo degli alianti dell'O.S.T.I.V. mi ha chiesto di sottoporre ancora una volta alla Commissione Internazionale per il Volo a Vela della F.A.I. una proposta per l'ammissione di flaps semplici sugli alianti della Classe Standard.

La maggior parte dei membri della Commissione sono dell'opinione che uno studio approfondito di questa proposta sia di grande importanza per il futuro della Classe Standard.

Il testo proposto per i paragrafi relativi è allegato a questa nota,
Gli argomenti principali sui quali si fonda la proposta sono i seguenti:

A. È conveniente permettere l'uso dei flaps sugli alianti della Classe Standard? Sì, perchè:

1. Questo costituirà un nuovo incentivo per i progettisti.

2. Il progresso senza incremento del costo deve essere incoraggiato, non ostacolato.

3. Le regole della Classe Standard dovrebbero essere le più semplici possibili. Le restrizioni sui flaps, intese a privarli della loro essenziale capacità di incrementare la portanza, sono molto difficili da stabilire e porterebbero a discussioni continue. Sembra che la cosa più semplice sia di consentire l'installazione di « flaps a cerniera fissa », lasciando ai progettisti il compito di abbinare in un solo dispositivo anche i requisiti richiesti per i freni.

B. Non vi sarà una differenza troppo grande, dal punto di vista della performance, tra i nuovi alianti della Classe Standard con flaps e i vecchi tipi con aerofreni?

Qualsiasi miglioramento rispetto ai perfezionamenti aerodinamici, alle costruzioni ricercate e all'uso di nuovi materiali, sottolineano maggiormente, per quel che riguarda le caratteristiche, il distacco con i vecchi tipi.

Perciò esiste già un abisso tra le caratteristiche di un moderno aliante Standard, con profili laminari, con il pilota in posizione sdraiata e un aliante costruito con materiali sintetici (fiberglass).

L'adozione di flaps a cerniera fissa porterà solo ad un ulteriore ma limitato miglioramento delle prestazioni, riducendo la differenza, nella Classe Standard, tra alianti dotati di aerofreni e alianti dotati di flaps, rispetto al divario precedentemente menzionato.

C. Se vengono adottati i flaps, esisterà ancora una netta differenza tra Classe Libera e Classe Standard, tale da giustificare questa suddivisione?

1. Vi sarà sempre richiesta, sia da parte di privati che da parte di Clubs, di una categoria di alianti abbastanza a buon mercato, senza dispositivi complicati e con apertura alare e peso sempre limitati. Se saranno permessi i flaps semplici queste richieste verranno soddisfatte come prima, perché:

2. Per flaps si intendono solo i flaps a cerniera fissa mentre gli alianti della Classe Libera possono avere qualsiasi tipo di flaps scorrevoli, Fowler o doppi flaps. Questi tipi possono essere molto più efficaci ma più pesanti e costosi.

3. L'aliante di Classe Standard potrà essere dotato di diruttori o di flaps mentre nell'aliante di Classe Libera possono coesistere due o più sistemi.

4. Il ballast comunque sarà sempre vietato e

5. Lo stesso divieto vale per il paracadute frenante.

D. Argomenti inerenti alla sicurezza.

1. I flaps forniscono una maggiore sicurezza durante la fase di atterraggio (miglior controllo nella fase finale; infatti la velocità di atterraggio viene ridotta anziché aumentata come nel caso degli aerofreni).

2. Appare evidente che occorrerebbe una grande dose di ingenuità da parte dei progettisti per lamentarsi delle severe limitazioni O.S.T.I.V. sulla velocità con aerofreni (considerate fin troppo severe dagli Enti Sportivi di alcune nazioni). Questa novità sarà comunque bene accolta da progettisti, come una sfida interessante. Una possibile soluzione è riprodotta nel disegno allegato. Provare che l'aliante corrisponde ai requisiti O.S.T.I.V. non sarà facile ma questa difficoltà esiste anche oggi per gli alianti dotati di diruttori.

Dettagli della proposta

1.1 - APERTURA ALARE

L'apertura alare non deve superare i 15000 mm.

1.2 - DIRUTTORI E FLAPS

L'aliante deve essere dotato di un dispositivo per incrementare la resistenza, capace di limitare la velocità di discesa in conformità ai Requisiti di navigazione O.S.T.I.V. per alianti (Edizione 1966, paragrafo 2.72). Questo dispositivo deve essere costituito o da diruttori o da flaps con cerniera fissa; nell'ultimo caso può anche essere usato per incrementare la portanza. L'installazione di entrambi i dispositivi — diruttori e flaps — è vietata. I freni o i flaps devono essere azionati da un solo comando in cabina e la loro progettazione e costruzione ne deve consentire la *completa apertura* a tutte le velocità compresa la velocità limite e la *chiusura* ad una velocità pari al 75 % di quella limite. In entrambi i casi la manovra deve essere eseguita in meno di *due secondi*.

1.3 - PARACADUTE FRENANTE

Tali paracadute sono proibiti.

1.4 - BALLAST

La zavorra che può essere scaricata in volo è proibita.

1.5 - CARRELLO

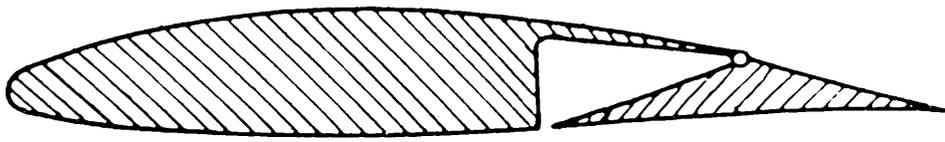
L'aliante deve essere provvisto di una ruota di almeno 300 mm di diametro e 100 mm di larghezza.

1.6 - CERTIFICATO DI NAVIGABILITÀ

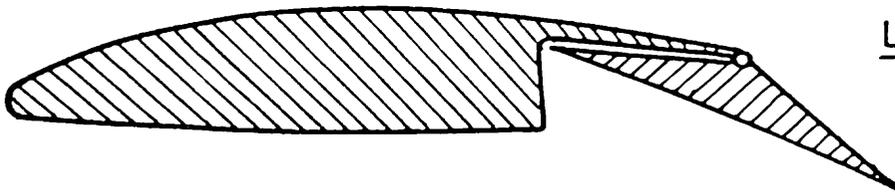
Come da pubblicazione 1966.

Schiphol, 12 febbraio 1969.

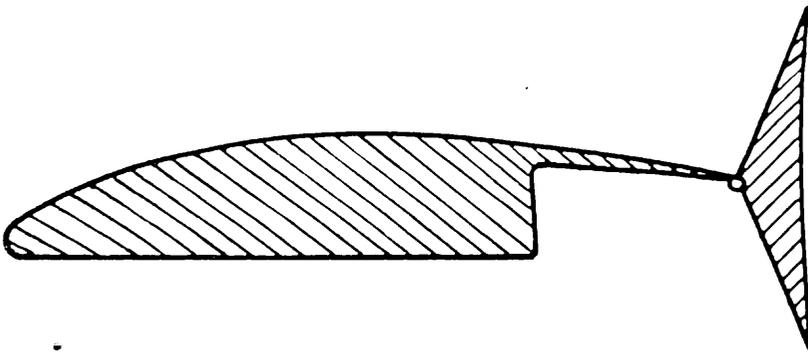
Allegato: Esempio di « flaps a cerniera fissa ».



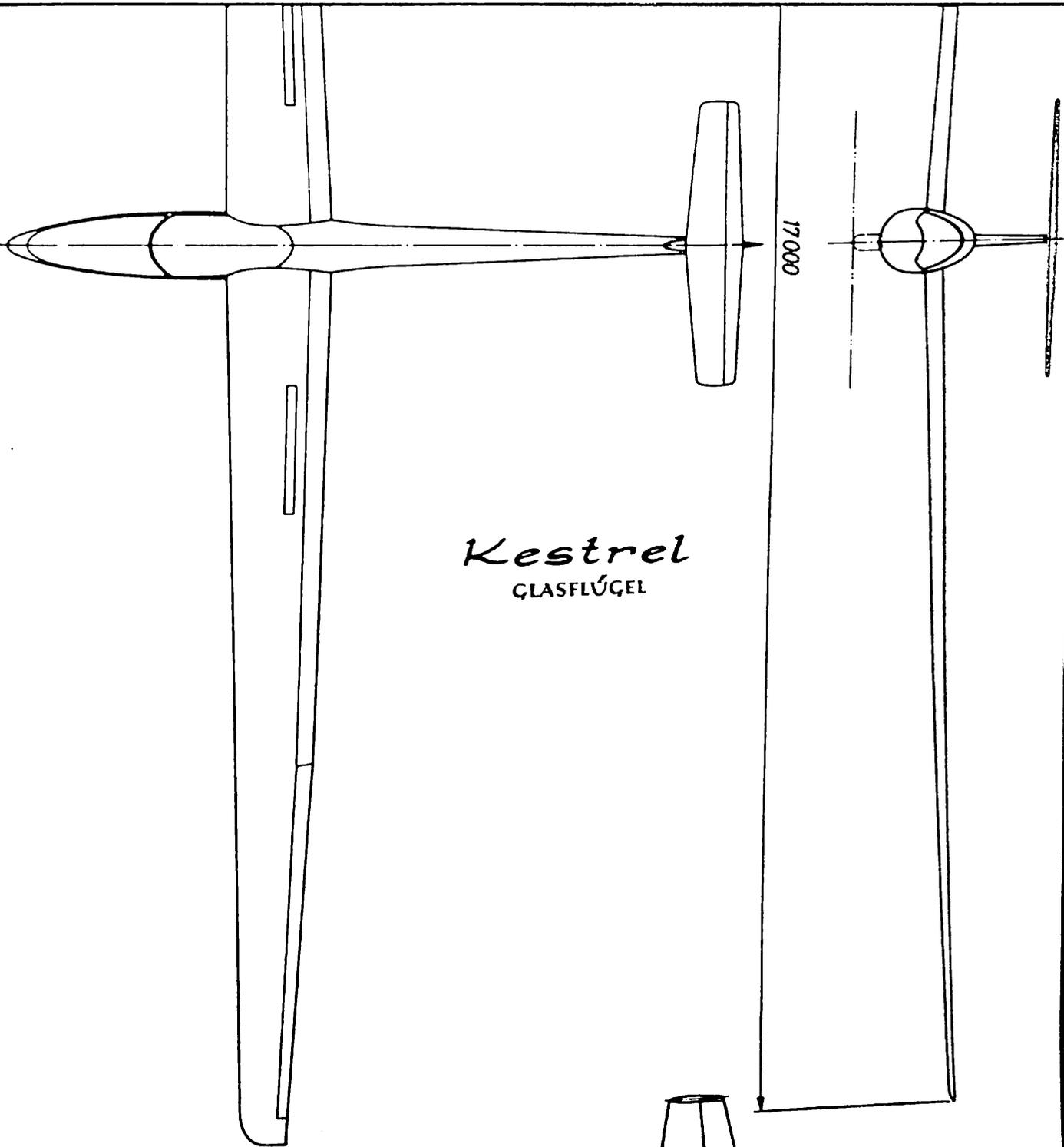
NEUTRAL



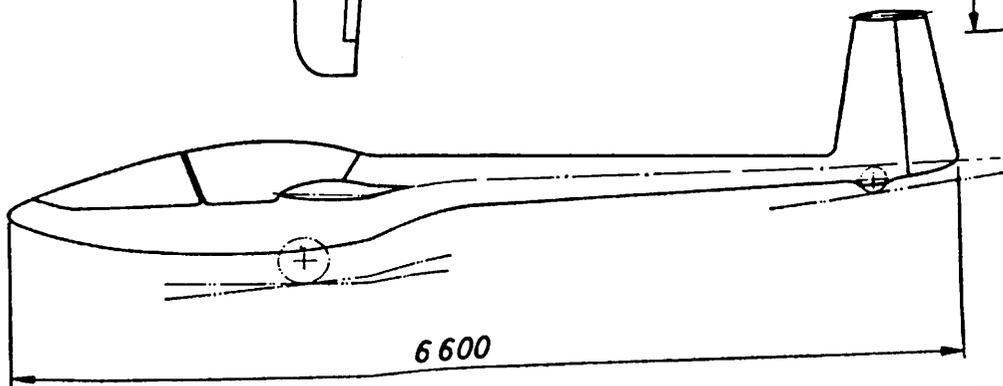
LIFTING POSITION



BRAKING POSITION



Kestrel
GLASFLÜGEL

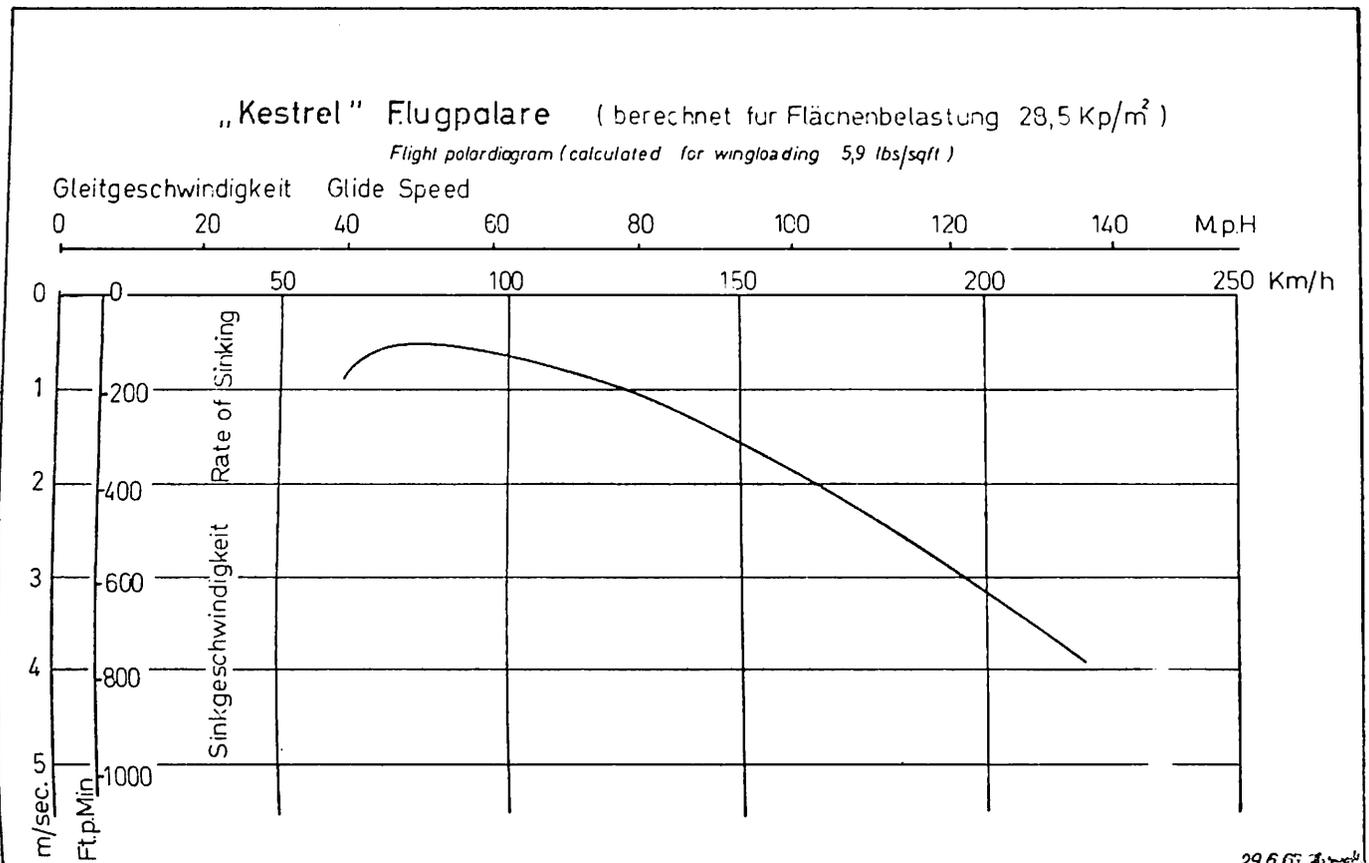


6600

CARATTERISTICHE

ALA:	Apertura alare	m	17,00
	Superficie alare	mq	11,50
	Allungamento		25
FUSOLIERA:	Lunghezza	m	6,60
	Larghezza	m	0,62
	Altezza	m	0,84
	Altezza massima (timone)	m	1,35
PESI:	Ala (2 x kg 60)	kg	120,00
	Fusoliera e timone	kg	84,00
	Stabilizzatore	kg	6,00
	Peso a vuoto	kg	210,00
	Carico utile	kg	75-140
	Peso totale massimo	kg	285-350
	Carico alare	kg/mq	24,8-30,5
VELOCITA':	Massima consentita	km/h	250,00
	Massima in turbolenza	km/h	220,00
	Velocità di stallo	km/h	60,00
	Minima discesa a 70° km/h	m/s	0,52
	Massima efficienza a 100 km/h		43,00

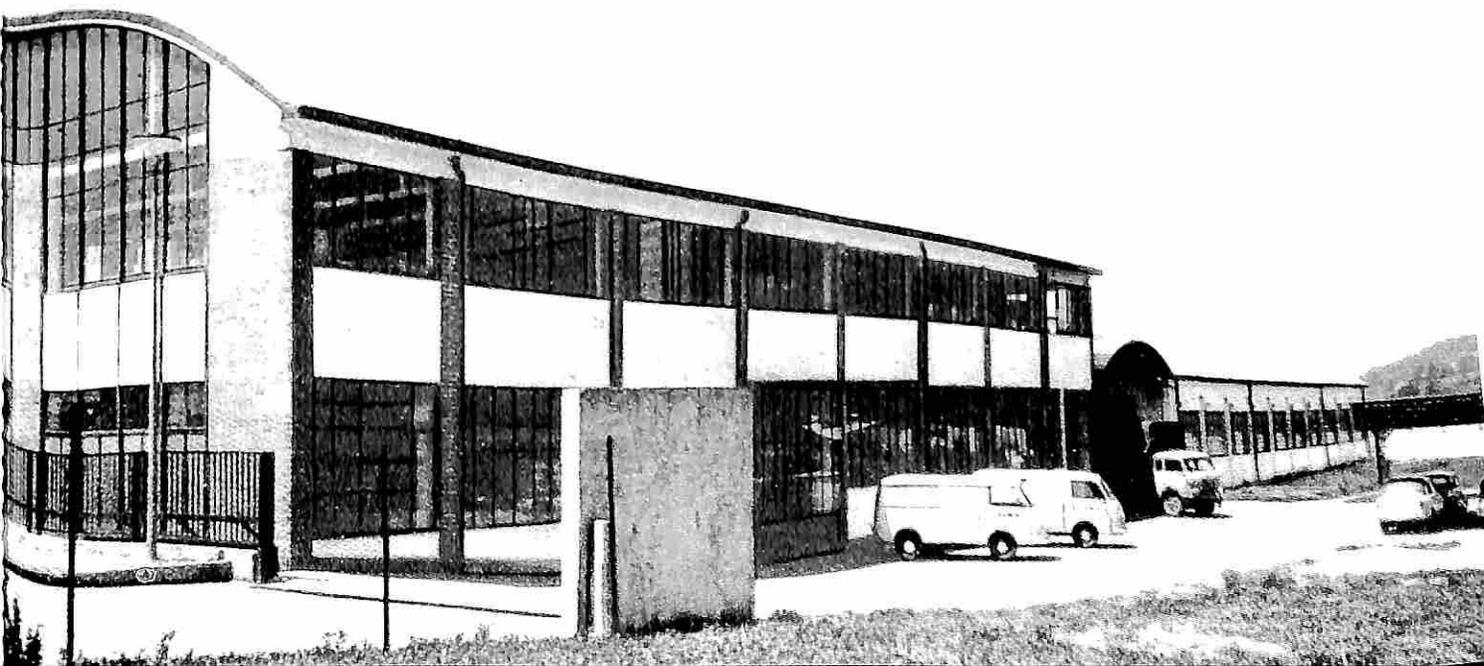
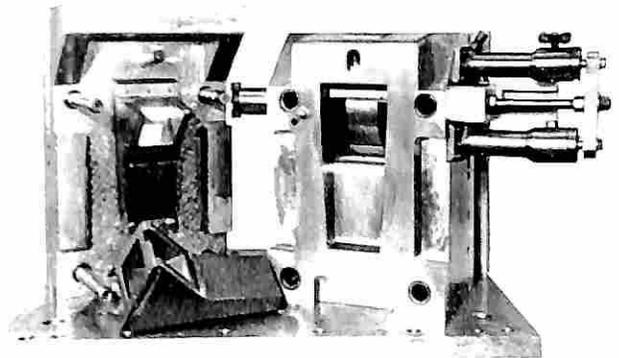
Aliante monoposto di grandi prestazioni della classe libera, costruito dalla Glasfluegel in vetroresina. Flaps regolabili da -7° sino a $+20^\circ$. Gli alettoni sono collegati ai flaps in modo differenziato. Diruttori in vetroresina con piastre di copertura molleggiate. Carrello retrattile. Paracadute frenante in coda, sganciabile.

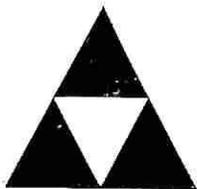
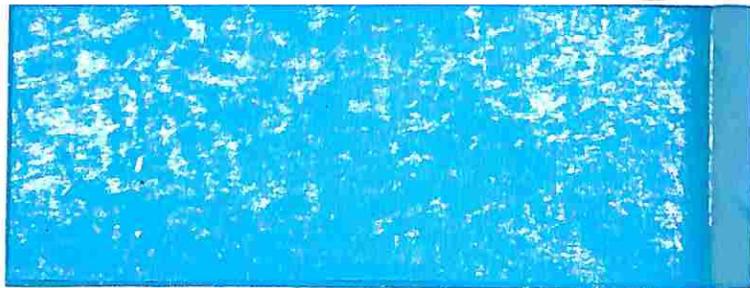




PLASTICA
COSTRUZIONE STAMPI

Oltrona di Gavirate Varese - Tel. 42179 - 42438





FISCHER SKI

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