

**VOLO
A
VELA**

NOVEMBRE 1987

N. 184

La Rivista dei Volovelisti Italiani

BIMBES MAIL. SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE. GRUPPO IV-70



BTS



SRL.

NEW TECHNOLOGIES

I - 21055 GORLA MINORE - VARESE - ITALY

Via Colombo 130, Tel. 0331/604417 - Telex 332614

BETA 3

COMPUTER GRAFICI PER L'INDUSTRIA DELLA MAGLIERIA



INTERFACCIAMENTI PER MACCHINE DA MAGLIERIA

RETTILINEE:

UNIVERSAL

Registrazione e riletture cassette magnetiche completo di comandi macchina.

STOLL ANVH-CNCA3-KT

Perforazione nastro o scrittura e riletture disco 5,25" completo di comandi macchina.

SHIMA SEIKI

Perforazione e riletture nastro per SDS serie 200-300-500 per selezione aghi.

STEIGER

Registrazione cassetta magnetica per selezione aghi.

CIRCOLARI:

WILDMAN

Perforazione pellicola.

MEC-MOR

Scrittura e riletture disco 5,25".

MORAT

Perforazione e riletture nastro in codice semplice e codice doppio.

JUMBERCA

Scrittura e riletture disco da 5,25".

AERMACCHI

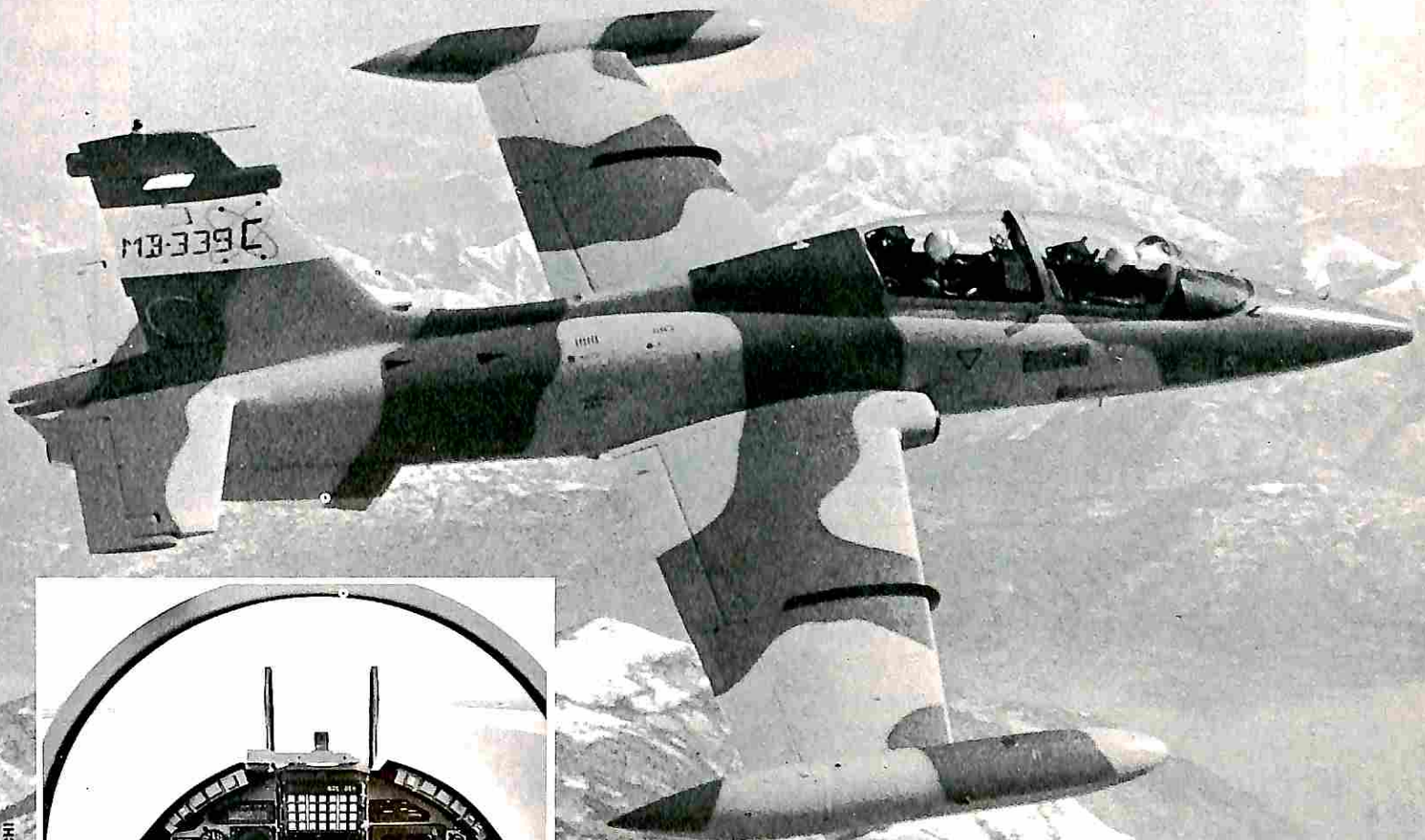
LA VERSATILITÀ DELLA TECNOLOGIA ITALIANA

MB-339C 

UN SISTEMA ADDESTRATIVO COMPLETO D'AVANGUARDIA

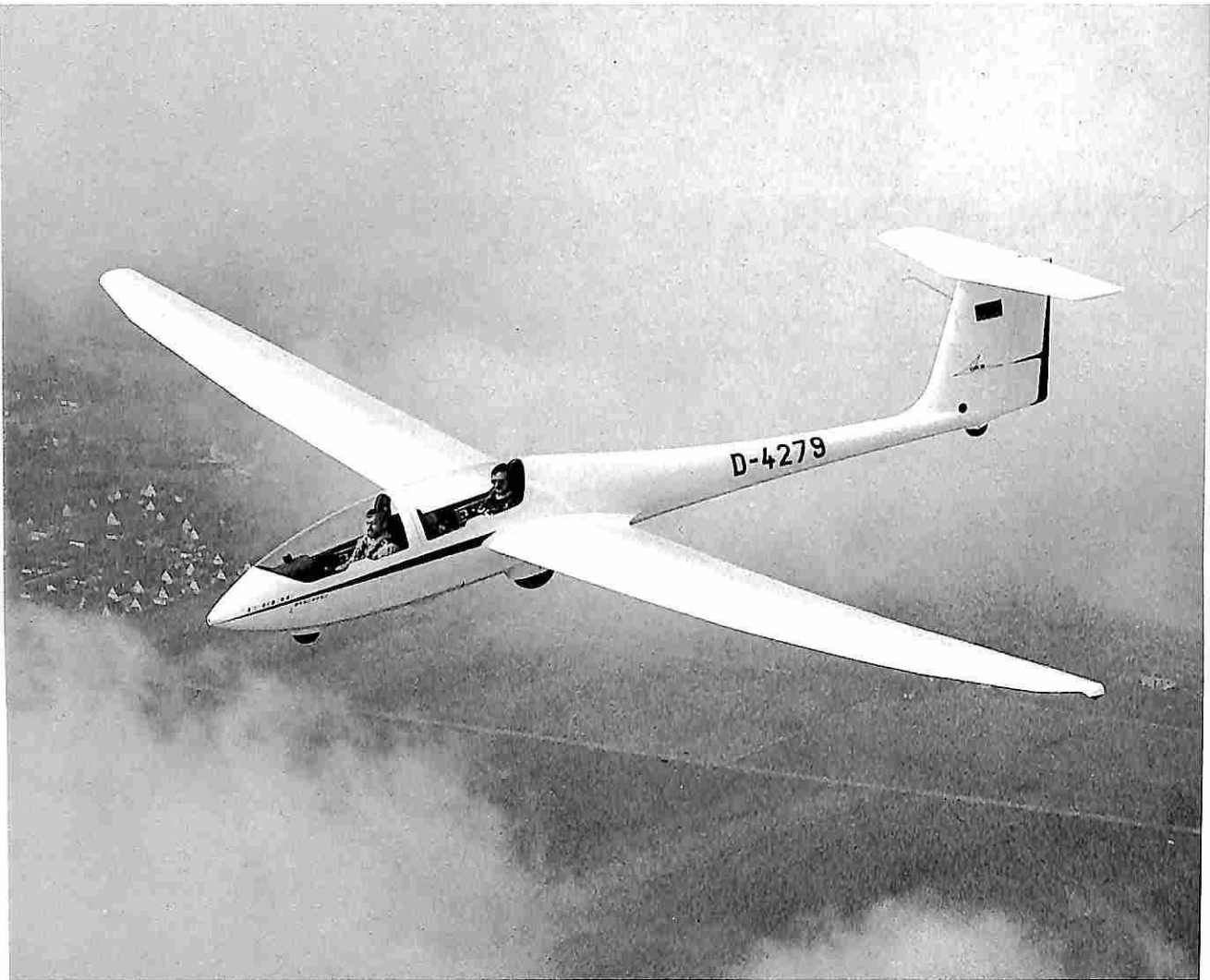
Oggi e ancor più domani, l'ambiente in cui si trovano ad operare i piloti militari, richiede la conoscenza delle moderne tecniche di gestione della missione che devono essere apprese contemporaneamente all'inizio dell'addestramento. Per rispondere a questa esigenza addestrativa è quindi necessario fornire all'allievo pilota un ambiente il più possibile rappresentativo rispetto ai moderni aerei da combattimento.

L'MB-339C dell'Aermacchi, equipaggiato tra l'altro con una piattaforma inerziale e radar doppler, un computer di navigazione, un head-up display ed uno schermo multi-funzione, è stato espressamente realizzato per soddisfare queste esigenze.



7.000 velivoli prodotti, più di 60 prototipi costruiti,
10.000 piloti addestrati nel mondo.
Prestigiosi programmi di collaborazione internazionale
Partecipazione in ricerche e progetti d'avanguardia.

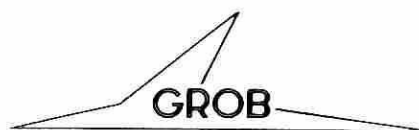
GROB



GROB G 103 TWIN III ACRO

Il biposto che risponde alle nuove esigenze della scuola e dell'allenamento avanzato insieme.

Glasfaser Italiana s.r.l. - Via delle Ghiaie, 3 - 24030 VALBREMBO (BG)



La rivolta di Abele! & Il Briefing «Due Torri»

Ogni qualvolta necessita mettere a fuoco un problema od una politica, pensiamo al Briefing «Due Torri» quale sede più logica e democratica.

Così scriviamo da tempo anche se nella realtà ciò da tempo non avviene. Quali le cause?

Non pretendiamo di conoscerle tutte, ma siamo certi di poterne individuare qualcuna:

- la base ha perso il mordente, la fantasia, l'accanimento; ha demandato il tutto a terzi e si è — fortunatamente solo in parte — ridotta a fare il volo a vela con il libretto degli assegni;
- la Commissione si è staccata dalla base, si è addossata, volente o nolente, troppi compiti ed arranca tra problemi sempre più complessi senza trovare il tempo ed i modi per ricucire lo strappo.

E fermiamoci qui.

Se la passione è ancora viva, se l'entusiasmo non è del tutto assopito, se la fantasia è ancora disponibile a volare sulle ali di molte illusioni (considerato che ogni tanto qualcuna si realizza) la base può ancora rappresentare — attraverso il suo Briefing — la forza propulsiva del volo a vela italiano.

E che il volo a vela italiano abbia bisogno di questa forza propulsiva lo si può facilmente dedurre da queste cifre:

	brevetti conseguiti	licenze FAI rinnovi	nuove	insegne d'argento
1984	213	492	85	28
1985	196	506	61	24
1986	152	520	84	22

Vogliamo tentare di fare qualcosa?

Ci sono argomenti che sono di stretta pertinenza della Commissione, così come ci sono argomenti che la stessa, per ragioni istituzionali, non può trattare.

La base, attraverso il Briefing, può trattare liberamente ogni argomento per metterlo a fuoco, sollecitando opinioni pro e contro, senza per questo pensare a soluzioni immediate o tanto meno affrettate.

E per venire al concreto citiamone qualcuno:

- per incentivare le insegne d'argento e per migliorare ulteriormente il fattore sicurezza, non sarebbe il caso di stabilire che l'autorizzazione al trasporto persone sia subordinata al conseguimento dell'insegna d'argento?
- in attesa che dal famoso Gabinetto cadano le «normative», perchè non suggeriamo una bozza di «certificato di idoneità fisica al volo» (dopo aver raccolto il parere di alcuni medici) in modo che il problema visita possa venir risolto nell'ambito della provincia di residenza?
- considerato il doloroso caso Agresta, perchè non trarne un insegnamento e mettere a punto un «codice di comportamento» che, al di fuori della giustizia terrena, convenga sul comportamento dei concorrenti e dei direttori di competizioni?
- che lo Statuto dell'Aero Club d'Italia sia da rivedere da cima a fondo non vi sono dubbi; perchè, in attesa che ciò si verifichi non proponiamo delle modifiche? In particolare per facilitare l'autonomia amministrativa delle singole specialità e per consentire il sorgere di più gruppi di attività nell'ambito della stessa provincia?
- ultima ma non ultima, emerge spontanea la necessità di uno studio di fattibilità e convenienza per una Federazione Italiana di Volo a Vela che, insieme alle altre federazioni, faccia capo all'Aero Club d'Italia quale Confederazione degli sport dell'aria.

Utopie? Illusioni?

Sono il nostro pane quotidiano.

È con queste che facciamo la Rivolta di Abele!

È con queste che combattiamo il «terrorismo burocratico».

È con queste spuntate armi che dallo Zoegling siamo giunti a efficienza sessanta.

Basta ricominciare!

Basta dare degli incarichi (ovviamente non retribuiti) affinché per il Briefing del 1988 gli incaricati presentino i loro compiti.

Al lavoro dunque!

LORENZO SCAVINO

Bologna, 22 novembre 1987



VOLO A VELA



La rivista dei volovelisti
italiani fondata da
Plinio Rovesti nel 1946, edita
a cura del Centro Studi del
Volo a Vela Alpino
con la collaborazione di
tutti i volovelisti

NOVEMBRE 1987

N. 184

SOMMARIO:

- 271 La rivolta di Abele & Il Briefing «Due Torri»
279 COMPETIZIONI: Quali prospettive?
COMMISSIONE DI SPECIALITÀ
282 — Incontri ravvicinati...
283 — Campionato italiano di distanza
285 UN PO' DI STATISTICHE SUL VOLO A VELA NEL MONDO
286 LA CRUDA REALTÀ DEI NUMERI
PANORAMA:
287 — Gare all'estero
289 — Conclusa con CIM e Promozione la stagione 1987
291 L'S-2A E IL C.S.V.V.A.
293 VOLARE COME NEL SOGNO: flap automatici...
296 LETTERE DA ALBUQUERQUE, USA
297 PILOTI IN VOLO, MOGLI AL LAGO!
298 OSTIV: Congresso di Benalla 1987 - Anticipazioni
300 PROVE DI VOLO DG-600, PRIME IMPRESSIONI
300 IMMATRICOLATO IN ITALIA L'8° DG-300 ELAN
...storie di ieri e di oggi:
306 — 1° BRIEFING VOLOVELISTICO, BOLOGNA 1° FEBBRAIO 1959
311 GRADUATORIA PILOTI DI CATEGORIA NAZIONALE
312 UN TENTATIVO DI RISVEGLIO A TORINO
313 BORGIO SAN LORENZO: I FATTI E I COMMENTI
315 AERoclub VOLOVELISTICO FERRARESE
DOMODOSSOLA, MASERA:
316 — Andar per costoni...
317 — Una insolita ma bella vacanza
318 VOLO A VELA INFORMAZIONI
319 VOLO A MOTORE?
323 V.I.P. - INTERNATIONAL GLIDING CLUB
333 ULTIMISSIME

IN COPERTINA:

Da sinistra a destra:

Ciarforon, Tresenta, Gran Paradiso, fotografati il 2 agosto 1987 durante un bellissimo volo d'onda.
(foto di Emilio Tessera-Chiesa)

COMITATO REDAZIONALE:

Lorenzo Scavino
Ernesto Aliverti
Smilian Cibic
Patrizia Golin
Carlo Grinza
Attilio Pronzati
Plinio Rovesti
Sandro Serra
Emilio Tessera Chiesa
Pietro Viscardi

SEGRETERIA & ARCHIVIO:

Paola Bellora
Elisabetta Gandolfi
Costanza Giusti

PREVENZIONE & SICUREZZA

Bartolomeo Del Pio
Jacob C.

PROVE IN VOLO:

Walter Vergani

VIP INTERNATIONAL GLIDING CLUB:

Roberta Fischer

CORRISPONDENTI:

FAI-CIVV: Piero Morelli
O.S.T.I.V.: Demetrio Malara
STATI UNITI: Mario Piccagli
Alcide Santilli

ABBONAMENTI & PUBBLICITÀ

(solo per anno solare)

ITALIA

- sostenitore L. 200.000
- ordinario L. 50.000
- cumulativo L. 45.000

ESTERO

- ordinario \$ 45
- via aerea \$ 70

STAMPA

Arti Grafiche Camagni - Como

DIRETTORE RESPONSABILE:

Lorenzo Scavino

Redazione e Amministrazione: Aeroporto «Paolo Contri»

21100 Varese, Calcinate del Pesce, tel. 0332/310073 - C.F. & P. IVA 00581360120

Autorizzazione Tribunale di Milano del 20 marzo 1957, n. 4269 di Registro

Bimestrale, spedizione in abbonamento postale, gruppo IV/70. Pubblicità inferiore al 70%.

È permessa la riproduzione, quando non espressamente vietata, citando la fonte.

Glasfaser Italiana s.r.l.

ALIANTI E MOTOALIANTI	:	G R O B SCHEMPP-HIRTH SCHNEIDER GLASER & DIRKS HOFFMAN «DIMONA»
STRUMENTI A CAPSULA	:	WINTER e BOHLI
BUSSOLE	:	SCHANZ, BOHLI, AIRPATH
VARIOMETRI ELETTRICI	:	WESTERBOER, CAMBRIDGE, ZANDER, PESCHGES, ILEC, BLUMENAUER, THERMALLING TURN INDICATOR
RADIO DI BORDO E PORTATILI	:	BECKER AR 3201B, AVIONIC DITTEL, GENAVE
BAROGRAFI	:	WINTER e AEROGRAF
FOTOTIME	:	MACCHINE FOTOGRAFICHE CON DISPOSITIVO ORARIO ED IMPULSO PER BAROGRAFO AEROGRAF
STAZIONE DI SERVIZIO	:	PER RIPARAZIONI E REVISIONI DI TUTTI I MODELLI DI ALIANTI ED INOLTRE VELIVOLI STINSON, ROBIN, SOCATA, PIPER, ZLIN ED ALTRI
SERVIZIO STRUMENTI	:	CONTROLLI PERIODICI, CERTIFICATI RAI, CALIBRATURA BAROGRAFI PER INSEGNE FAI
SERVIZIO RADIO	:	INSTALLAZIONI E CONTROLLI AL BANCO, RIPARAZIONI BECKER, DITTEL, GENAVE
ESCLUSIVISTA PIRAZZOLI	:	RIMORCHI A DUE ASSI OMOLOGATI A NORME EUROPEE
FORNITO MAGAZZINO	:	STRUMENTI E RADIO, RICAMBI PER ALIANTI E MOTOALIANTI

TUTTO PER L'ALIANTE ED IL MOTOALIANTE

24030 VALBREMBO (BG) - Via delle Ghiaie 3 - Tel. 035 / 631011

NEW

NUOVO RICETRASMETTITORE VHF A 760 CANALI

NEW

FSG 70



FSG 71 M

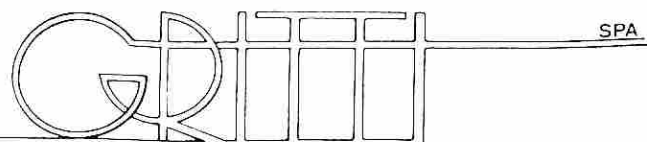


- si inserisce sul cruscotto in uno spazio di 57 mm di diametro
- potenza di trasmissione da 5 a 7 W, 8 W AF
- l'FSG 71 M comprende una memoria elettronica da 10 canali
- assorbimento di corrente in stand by di sole 25 mA
- perfettamente adatta ad essere alimentata con batterie
- è possibile inserirla con facilità in un supporto portatile e trasformarla con ciò in una stazione di terra

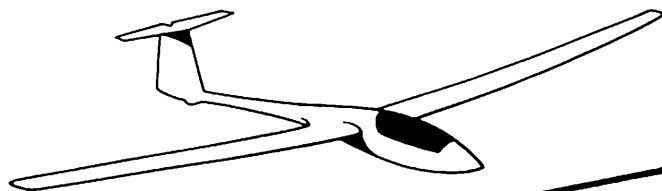


Walter Dittel GmbH
Luftfahrtgerätebau

Erpftinger Straße 36, Postfach 260
D-8910 Landsberg/Lech 1



I-39100 BOLZANO BOZEN
Via Maso della Pieve 72 Pfarrhofstrasse
P.O. Box 89 - 90
Tel. 0471/940001 (5 linee)
Telex 400312 GRITTI I



AS K21

Biposto scuola
Apertura alare 17 mt
Eff. max. 35 (calcolata dal DFVLR)
Monoposto da addestramento,
scuola e performance

AS K23
B

Apertura alare 15 mt
Eff. max. 34 (calcolata dal DFVLR)

AS W24

Monoposto di classe Standard
Apertura alare 15 mt, peso max. al decollo 500 Kg
Eff. max. 43

AS W20
B

Monoposto di classe : FAI - 15 mt
Peso max. al decollo 525 Kg
Eff. max. 43 (calcolata dal DFVLR)

C

Monoposto di classe FAI - 15 mt
Peso max. al decollo 454 Kg
- velocità min. di discesa 0,57 mt/sec a 87 Km/h
Eff. max. 43 a 90 Km/h
velocità di discesa 2,0 mt/sec a 183 Km/h
(dati misurati dal DFVLR)

AS W20
BL

Monoposto di classe FAI - Open
Apertura alare 16,60 mt
- velocità min. di discesa 0,53 mt/sec a 84 Km/h
Eff. max. 46 a 91 Km/h
velocità di discesa 2,0 mt/sec a 178 Km/h
(dati misurati dal DFVLR)

CL

AS W22
B

Monoposto di classe libera
Apertura alare 25 mt, peso max. al decollo 750 Kg
Eff. max. 60

BE

Versione motoalante
Apertura alare 25 mt, peso max. al decollo 750 Kg
Eff. max. 60

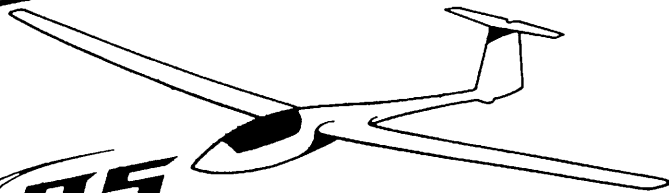
ASH 25

Biposto di classe libera
Apertura alare 25 mt, peso max. al decollo 750 Kg
Eff. max. 58

ALEXANDER SCHLEICHER

GMBH & CO

Segelflugzeugbau - Telefon 06658-225
D-6416 Poppenhausen-
Wasserkuppe



Rappresentanti per l'Italia:

MUSSO ALBERTO

Via Trieste 38 - 10093 COLLEGNO (TO)
Tel. 011/787391 (ab.)

GRINZA CARLO

Strada d. Cacce 38/27 - 10135 TORINO
Tel. 011/9014105 (ab.) - 011/3302608 (uff.)

**Lo spazio sul cruscotto è prezioso
utilizzatelo al meglio!**



**BECKER... il piú piccolo professionale
del mondo per il volovelista!**

L'apparato radio VHF AR 3201 della
Becker Flugfunk è il piú piccolo e
potente oggi esistente.

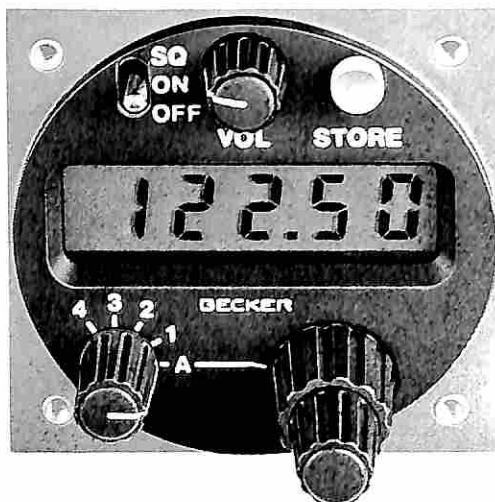
Formato strumento piccolo
(diametro 58 mm).

Nella foto accanto, il frontale
dell'AR 3201 in scala 1:1.

Potenza di trasmissione 7 Watt

Autocontrollo automatico di
frequenza.

760 canali (predisposto per i futuri
previsti ampliamenti di banda).



Quattro frequenze memorizzabili
oltre alla 121,5 di emergenza
sempre fissa in memoria.

Basso assorbimento: circa 70 mA.

Controllo automatico tensione.

Opzionali: interfono,
illuminazione del pannello,
indicazione temperatura esterna
e tensione batteria.

Apparati di Categoria 2

Garanzia 2 anni!

Omologata P.T.T. come stazione base a terra (D.C.S.R. 2/1/144/02)

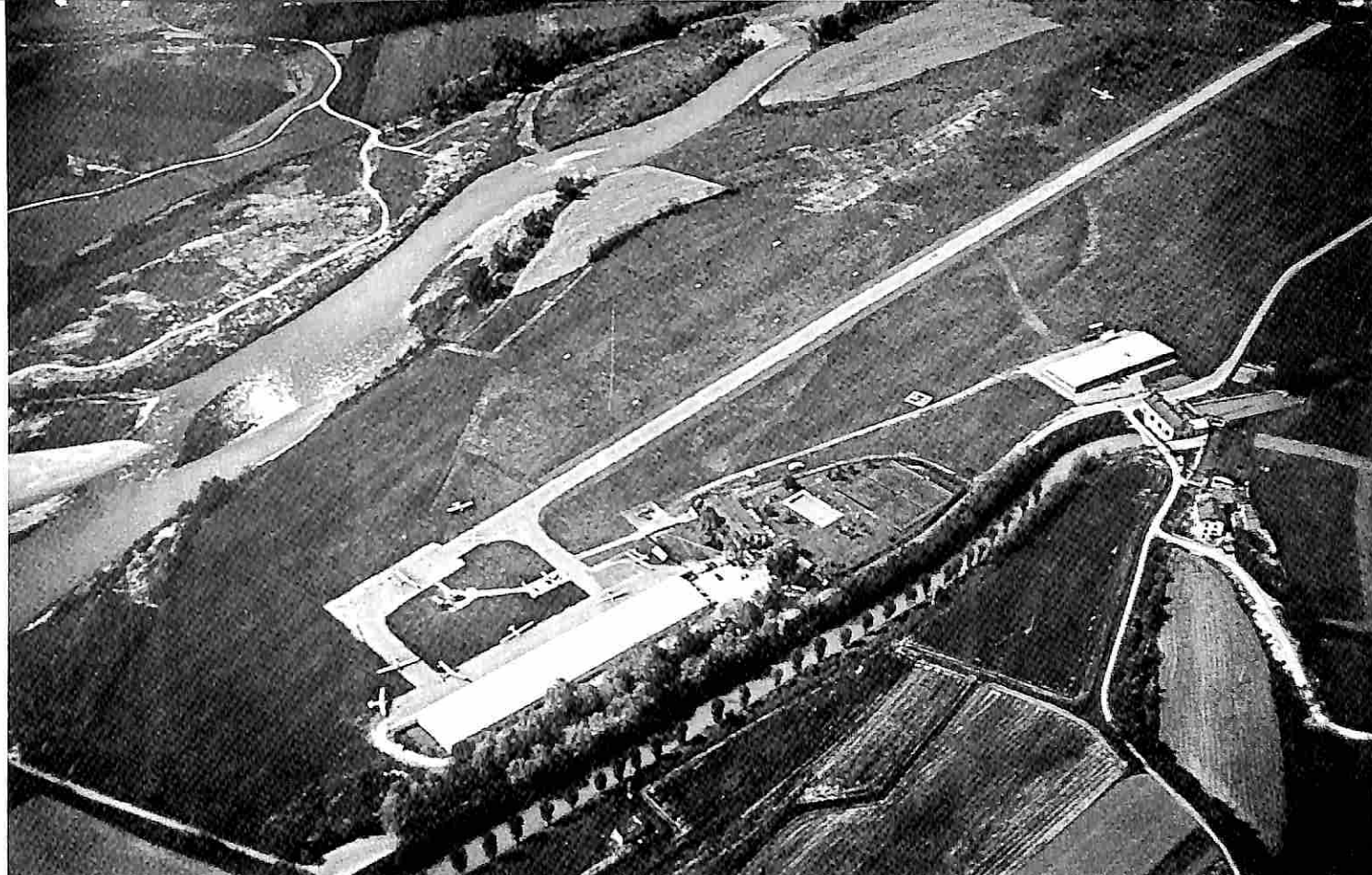
Corredata di documentazione tecnica valida ai fini R.A.I.

BECKER
FLUGFUNK
Avionics made in Germany

GLASFASER ITALIANA srl
24030 VALBREMBO - TEL. 035/631011

GENAVE ITALIANA
Via B. Buozzi 21/23 - 39100 BOLZANO
Tel. 0471/933328

Laboratorio Becker/Genave certificato riparazioni e installazioni. Ricambi originali.



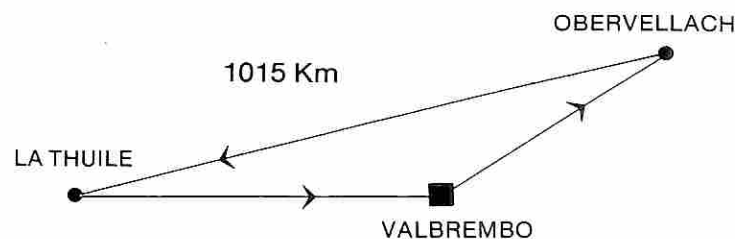
**PRIMA BASE DI VOLO A VELA IN EUROPA
PER VOLI DI OLTRE MILLE CHILOMETRI**

A. V. A. O. ASSOCIAZIONE VOLOVELISTICA ALPI OROBICHE
A. V. A. AERoclub VOLOVELISTICO ALPINO

Aeroporto di Valbrembo - BG
Telefono 035/631093 - Frequenza radio 122,6

- Scuola per conseguimento brevetto C di volo a vela.
- Rinnovo e reintegro brevetti.
- Addestramento dopo brevetto per conseguimento insegne FAI; corsi di performance con istruttori qualificati su alianti biposto e monoposto.
- Alianti a disposizione di tutti i soci.

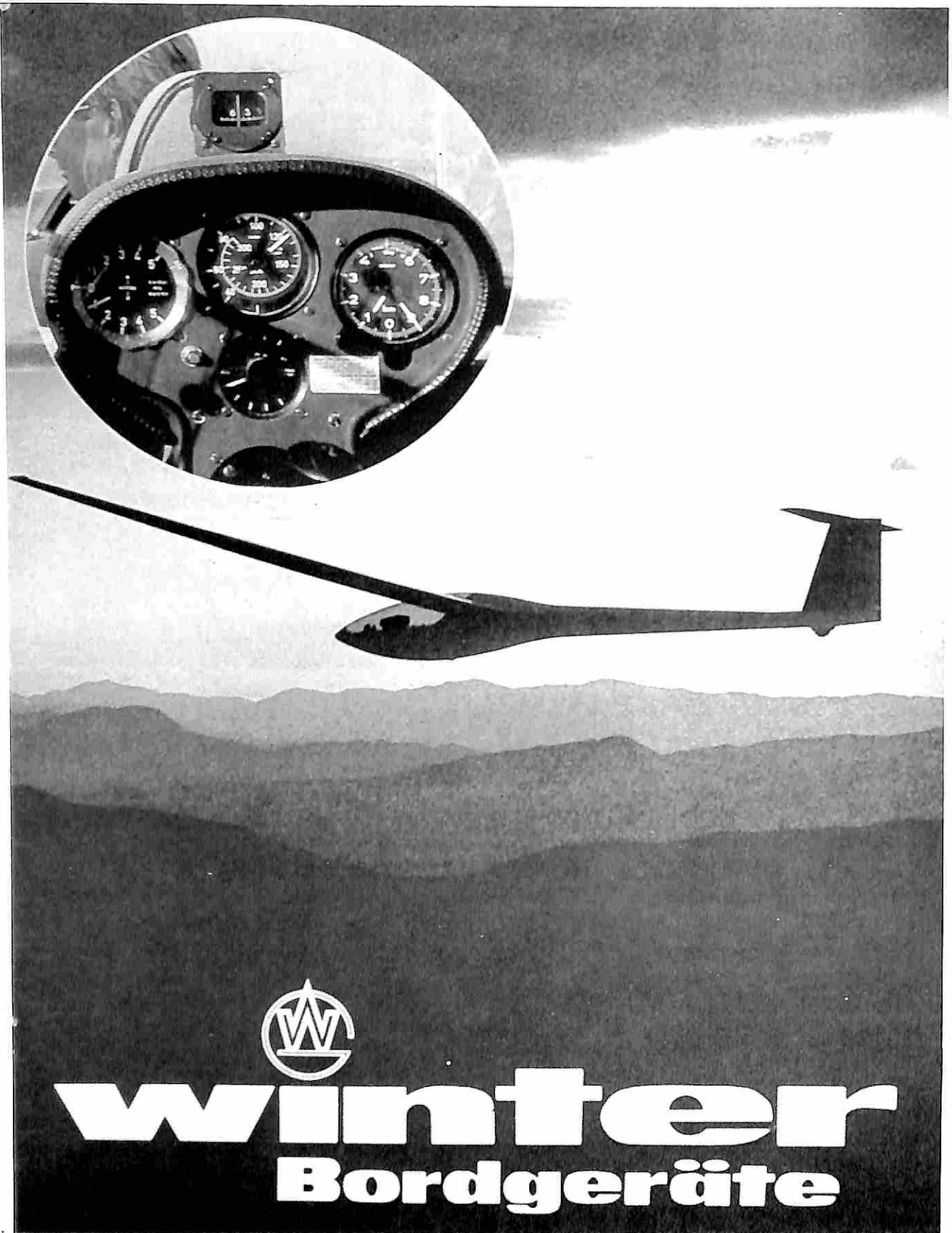
5 Twin Astir - Janus - 3 Astir Standard
4 Hornet - 2 Pegaso - DG 300
Motoaliante Grob G 109 B



- Stages per piloti stranieri dal 15 marzo al 15 maggio di ogni anno.
- Aerei da traino: 4 Stinson L5 HP 235 - Morane Saulnier HP 180

Il Club è dotato di: vasto camping per roulottes e tende con relativi servizi; piscina, campi da tennis e parco giochi bambini nonché di ristorante-bar con ampio parcheggio auto.

L'aeroporto ed i servizi annessi sono aperti tutti i giorni escluso il martedì.



GLASFASER ITALIANA SRL - VALBREMBO - BG - TELEFONO 035/631011

COMPETIZIONI:

QUALI PROSPETTIVE?

di PIERO PUGNETTI

Diamo come acquisite le argomentazioni a favore della competizione di volo a vela, come fattore di progresso in generale, accettandone anche gli oneri ed i sacrifici personali e adoperandoci, se mai, a ridurre gli uni ed a mitigare gli altri.

Senza snaturare definitivamente l'espressione migliore di uno sport dilettantistico, non si può procedere con i sistemi che hanno visto, tra le squadre presenti a Benalla, organizzazioni logistiche e supporti tattici da fare invidia a Clausewitz.

Vincere diverrebbe, in definitiva, solo una questione di soldi, come affermava Napoleone. Ma si riferiva alle guerre. Il quesito che si sta invece ponendo, in modo quasi esplosivo, dopo le recenti esperienze nei massimi campionati, è se le competizioni, così come sono attualmente svolte, rispondano ancora a requisiti di sportività e sicurezza, o se non siano degenerare in qualcosa che, più che a misurare le capacità volovelistiche, assomigli alle evoluzioni motociclistiche nel cosiddetto «pozzo della morte», di buona memoria, nei parchi-divertimento paesani.

Molte collisioni evitate per poco e «soltanto» due avvenute, insieme a recenti tragici episodi, devono portare al massimo livello lo stato di allarme sull'argomento.

Justin Wills, nel numero di giugno della rivista VOLO A VELA, ha affrontato il problema in termini generali, esprimendo interessanti proposizioni, atte a dare un taglio diverso alla filosofia delle competizioni, cominciando dai quadri dirigenti delle singole realtà nazionali, per finire ai consessi internazionali.

Non è mio intendimento intervenire su tali principi generali, ma vorrei limitarmi ad esprimere qualche opinione che possa favorire un graduale trapasso ad una forma «più umana», cioè «più volovelistica» di gara.

«Aerokurier», come si conviene ad una voce autorevole, ha sempre prestato molta attenzione al problema, aprendo un dibattito molto serrato a partire dal giugno scorso. In tale numero, Fred Weinholz, con la solita eleganza e con puntigliosa verifica, riaffronta l'argomento in modo estremamente radicale, come si conviene a situazioni degenerate, e ponendo, in termini ultimativi, il dilemma: cambiare o perdere ogni riferimento con la realtà volovelistica.

Hans Glöckl è intervenuto, da parte sua, sul numero di agosto, riprendendo le proposizioni di Weinholz ed auspicando, con proposte pratiche, un graduale cambiamento, con innovazioni parziali, per cui si crei l'«abitudine» ad un'altra qualità di gara. Da tempo, tra noi e sulla nostra rivista, si batte questo chiodo.

Da parte di tutti, in parole povere, si vuole passare dalle attuali corride di roccoli itineranti ad un confronto sportivo, in cui venga lasciata molta più libertà, ai piloti, di costruire la propria gara,

E qui occorre riconoscere che non sempre si trova disponibilità entusiastica dei piloti stessi a modificare lo «status quo». E mi sembra normale, essendo essi consacrati come i migliori, da questo sistema. Viene richiamata l'opportunità di confrontarsi con metodi uguali per tutti ed anche, da parte di eccellenti piloti, la poca propensione a «pensare» oltre quanto c'è da pensare in una normale competizione.

È naturalmente più facile criticare un sistema che adoperarsi per modificarlo. Lo diceva Goethe, ma credo non si riferisse soltanto al volo a vela.

Vediamo di procedere con ordine. Primo: la sicurezza.

Terminate le normali preoccupazioni dei decolli serrati di decine di alianti, in contemporanea con i riatterraggi (qui basta un aeroporto adeguato ed un po' di organizzazione), un direttore di gara tira veramente il primo respiro di sollievo solo quando il cielo sovrastante è sgombro dai roccoli e vede affluire le squadre, a comunicare i tempi di

partenza. Per evitare la prima «bagarre» sul ground-clock c'è un sistema molto semplice: eliminare il ground-clock. Se, almeno per ogni classe, i decolli sono rapidi e le condizioni meteo generose e ragionevolmente costanti, il metodo «sgancio = partenza» è adottabile e offre una buona garanzia di sicurezza e di accettabile equità sportiva. Se manca qualcuna delle componenti descritte, non ci si pone in migliori condizioni di sicurezza e si creano disparità, anche abbastanza gravi, nelle partenze. La scelta del tempo di decollo è un palliativo e si possono, inoltre, provocare serie difficoltà sulle linee di partenza, con rinunce e riatterraggi tattici, oltre ad un nervosismo generalizzato.

L'altro sistema è quello di assegnare diversi traguardi di partenza, ed è stato adottato anche a Rieti, quest'anno nella CIM, senza inconvenienti.

Occorre scegliere località abbastanza distanziate, ben riconoscibili, senza alcun aggeggio a terra, da fotografare, in modi assegnati, con normali apparecchi foto-time. Si può limitare il numero delle foto di partenza, anche ad una sola. Resta il compito di un rigoroso controllo degli apparecchi fotografici, onde non indurre alcuno in tentazione, oltre al reperimento di apparecchi validi e poco costosi. Il mercato offre, per un centinaio di dollari, delle buone macchinette temporizzate al minuto primo. Per avere apparecchi al minuto secondo, occorre spendere il triplo ed anche più. In una normale competizione, basta la temporizzazione al minuto primo.

Con una trentina di alianti omogenei, osservando le normali regole del volo in roccolo, i pericoli citati sono attenuati, se non proprio superati. In definitiva, per una collisione, bastano due piloti distratti. A volte, anche uno solo.

Effettuata una partenza abbastanza sicura, occorre rendere sicuro anche il percorso di gara, oltre che sportivamente accettabile. È pacifica la necessità di diversificare i percorsi per le varie classi. Però non si elimina l'eventualità di un roccolo itinerante di ancora troppi alianti.

E qui escono le proposte di «individualizzare» la competizione, cioè di dare al concorrente la possibilità di scegliersi il percorso, entro certe regole.

Queste regole possono essere: la delimitazione di un'area in cui svolgere il percorso («area prescritta»); il limite chilometrico del percorso stesso («percorso limitato») o un tempo massimo entro cui svolgere la gara («tempo limitato»).

L'area prescritta deve contenere meno di una decina di punti di virata, compreso l'aeroporto di partenza. In qualsiasi caso, dovranno essere vietati percorsi di andata e ritorno tra i piloni, mentre questi non dovranno essere troppo ravvicinati, per evitare piccoli ripetuti circuiti, di scarso contenuto sportivo.

Il percorso limitato, in termini chilometrici, richiede uno studio preliminare da parte del pilota e delle scelte definitive (specialmente se si prescrive la preventiva comunicazione scritta alla direzione di gara), che possono risultare fallaci. La responsabilità delle tradizionali cantonate meteorologiche verrebbe scaricata sui singoli concorrenti, restando alla direzione quella sola di indicare la lunghezza del percorso.

Se nel concetto di sicurezza si deve comprendere anche la necessità di evitare il maggior numero possibile di fuori-campo, occorre eliminare ogni rigidità che obblighi a commettere errori meteorologici. Per esempio, l'obbligo di sorvolare un punto su cui si è sviluppato un temporale (e conosciamo tutti la vocazione dei temporali a questo dispetto) lascia poche prospettive di una felice giornata.

È abbastanza comprensibile lo scarso entusiasmo di molti piloti ad accettare questo ulteriore grado di libertà, quando si può compromettere la propria posizione sportiva per una scelta errata a tavolino.

In verità, si può anche evitare di porre un limite chilometrico. Ne nascerebbe una nuova edizione di «distanza libera» entro un'area prescritta, con gente che va a zonzo fino alle effemeridi; in più, nasce il problema della assegnazione dei punteggi: come pagare la velocità o la distanza?

Mi sembra più facile ricorrere ad una limitazione del tempo, seguendo una proposta avanzata da Ake Petterson a Francoforte, la scorsa primavera, durante l'ultimo convegno della CIVV.

In questo caso, è sempre utile una preventiva pianificazione, ma questa può essere variata, con grande libertà, in funzione della meteorologia «osservata» durante il volo, nell'ambito dell'area assegnata. Si possono eludere situazioni localizzate su una parte dell'area stessa e, in definitiva, volare nelle giornate in cui sono precluse altre possibilità, anche evitando i fuori-campo generalizzati, così simpaticamente usuali nelle nostre competizioni.

Nell'esperimento effettuato a Rieti, quest'anno per la classe libera, oltre alla libertà del tempo di partenza, è stato lasciato alla scelta del concorrente anche, come traguardo di arrivo, uno dei piloni assegnati, con il semplice fotogramma di un apparecchio foto-time. La competizione termina, per ognuno, con il primo fotogramma scattato dopo il tempo limite assegnato.

In funzione della velocità media ottenuta, si riporta il percorso, per l'assegnazione del punteggio, al tempo limite assegnato, sottraendo al percorso volato il prodotto del tempo eccedente per la velocità media. Un conteggio estremamente semplice.

Una eccedenza di tempo non penalizza il concorrente; al contrario anzi, se questi trova, prima di chiudere la gara, una buona condizione che ne incrementi la velocità media, può proseguire oltre il tempo limite ad un altro pilone di arrivo.

Vengono assegnati 1000 punti al maggior percorso così calcolato ed, agli altri, un punteggio proporzionale.

Il fuori-campo reale è quello avvenuto prima dello scadere del tempo limite ed il concorrente riceve la distanza volata fino all'ultimo pilone fotografato.

Tra i piloti ed i personaggi del Volo a Vela europeo presenti a Rieti, si è discusso sul sistema di punteggio e se accordare premi per gli arrivi sull'aeroporto di partenza o erogare penalità per chi, in definitiva non vi rientra. Il sistema può anche prestarsi a qualche critica, ma fa riferimento ad un valore oggettivo: il percorso virtuale, che dipende dalla velocità media tenuta nel tempo assegnato. Per il resto, sono personalmente assertore della maggior semplicità possibile; se si comincia a complicare la formula, si arriva, prima o poi, alle potenze quadratiche ed alle radici cubiche. Chi opta di terminare la gara sul campo di partenza sa di avere a disposizione una planata veloce con arrivo a zero, a differenza di chi sceglie, come finale, un punto remoto e che, oltretutto, deve fare i conti con un rientro in volo, se non vuole un fuori-campo che è già, di per sé, un notevole disagio, se non proprio una penalizzazione sportiva.

Gli aspetti negativi sono essenzialmente due: si toglie, ad una gara di volo a vela, quel poco di spettacolo che è costituito dall'arrivo, coinvolgendo sempre meno le squadre a terra, e, un po' più grave, non si conosce mai la posizione degli alianti né quali percorsi stiano effettuando. Bisogna valutare se questo, agli effetti della sicurezza, sia totalmente accettabile, salvo il ricorso ad emergenze automatiche.

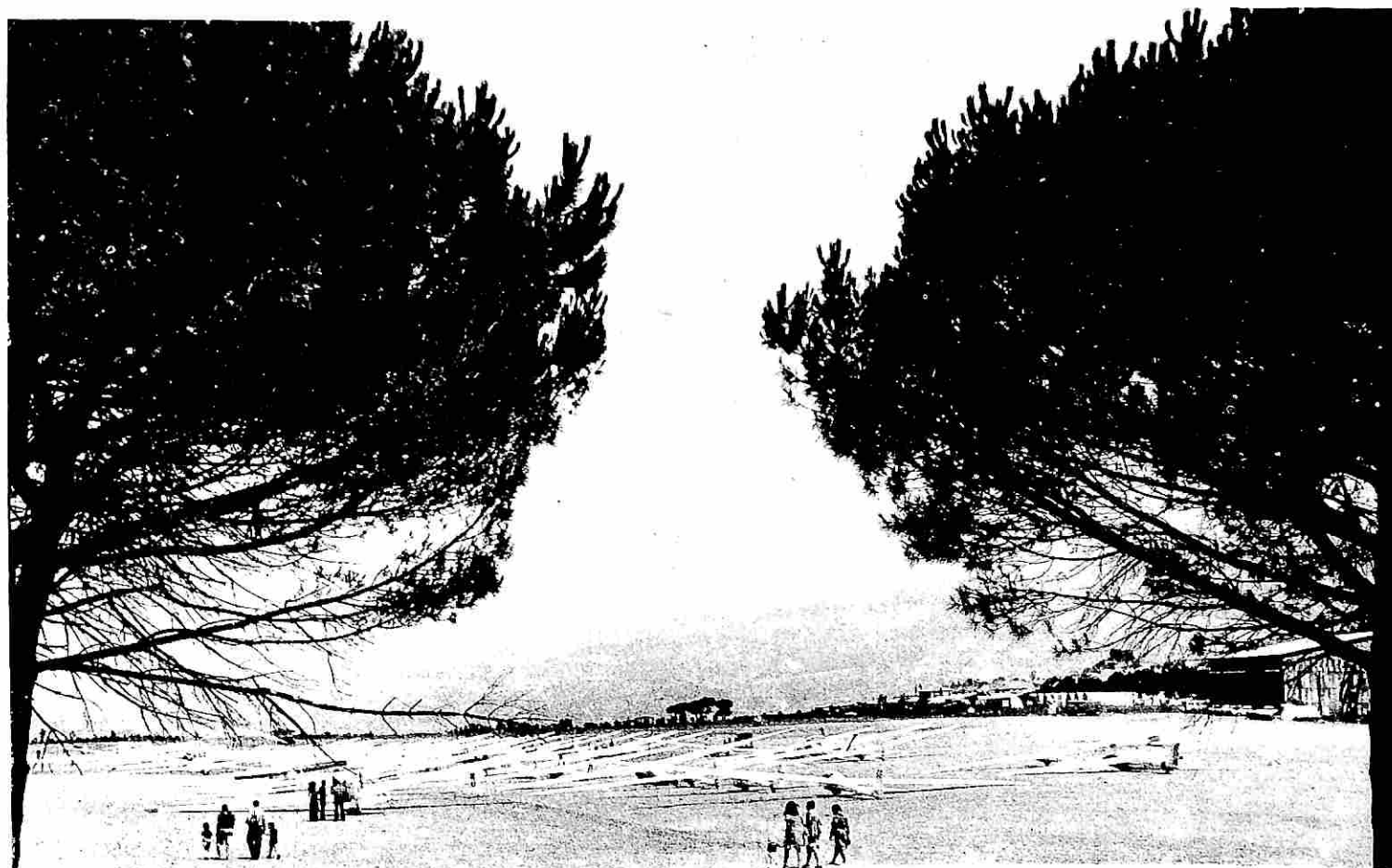
Anche qui possono nascere collaborazioni tra diversi piloti, mentre diventa meno facile la funzione del «succhiacode» che non nei roccoli delle gare tradizionali.

Inoltre, nella classe libera, risultano avvantaggiati i biposti, che, in teoria, hanno a disposizione due cervelli pensanti. Concludendo, sono del parere che, con l'uno o l'altro dei sistemi, si debba arrivare a scrollarsi di dosso la rigidità delle attuali competizioni.

Un direttore di gara può prendersi qualche responsabilità ma non può arrogarsi il compito di modificare radicalmente una filosofia o di inventarne una propria.

È indispensabile che, già nei regolamenti sportivi nazionali, sia prescritto, per ogni campionato, un numero minimo, od una percentuale minima di gare da effettuare in modo «meno collettivo».

Oltretutto, così è molto più facile fare volare la gente ed effettuare qualche giornata di gara in più, anche in condizioni di meteorologia dispettosa.



RIETI: AERO CLUB CENTRALE DI VOLO A VELA

INCONTRI RAVVICINATI (DI UN CERTO TIPO) CON LA COMMISSIONE DI SPECIALITÀ'

Continuavo a «rompere» perchè non avevo notizie (da pubblicare) in merito ai lavori della Commissione, quando, in un pomeriggio di pioggia, ho incastrato il Roberto Manzoni. Stretto all'angolo, ma facendo ugualmente buon viso al registratore, ne è sortita una specie di intervista. Questa:

SCAVINO - *Ricordo i quattro ambiziosi obiettivi che la Commissione ha posto alla base del suo programma quadriennale, incremento quantitativo e qualitativo dei brevetti di volo a vela, aumento dei centri dove si pratica il nostro sport, eccetera: a che punto siete arrivati, ci sono già dei risultati?*

MANZONI - Il programma è troppo complesso per poter essere realizzato in così poco tempo, ma posso dire che stiamo coordinando le varie iniziative per consentire la fattibilità: per esempio si è individuato nell'AeCCVV che oggi è un centro di formazione e qualificazione sportiva (il livello dovrà necessariamente continuare ad aumentare anche in questa attività troppo importante per consentire un maggior coinvolgimento sportivo dei brevettati per trattenerne un numero più significativo di oggi), il supporto allo sviluppo delle attività di tutti gli AeroClub periferici (includendo anche l'attività didattica quando richiesta come complemento alle possibilità dei Club) e come catalizzatore delle iniziative di sponsorizzazione per migliorare l'immagine del Volo a Vela presso i mass-media e supportare le attività sportive della squadra nazionale, senza sottrarre fondi ad altre attività. Ma tutto ciò vuol dire potenziare la struttura tecnico-operativa attuale a Rieti e negoziare una nuova convenzione con l'AeCI: ti pare cosa da poco? Ma siamo spero a buon punto.

SCAVINO - *Per favorire lo sviluppo dell'attività di Volo a Vela in Italia si parlava nel vostro programma di aumento dei luoghi dove si pratica il volo a vela: cosa state facendo in concreto?*

MANZONI - Dopo aver ottenuto una normativa per l'attività a verricello (scuola inclusa) anche sulle aviosuperfici il problema più importante è quello di favorire la nascita di gruppi autonomi: come saprai il problema sta nella normativa che regola attualmente i Club, noi stiamo cercando di mettere a punto proposte accettabili di modifica dello statuto dell'AeCI: è un lavoro difficile, troppi interessi e idee contrastanti, mi auguro solo che si riesca almeno in parte a cambiare la situazione attuale.

SCAVINO - *Oggi chi si avvicina al Volo a Vela sente che è uno sport molto costoso perchè gli aliante sono oramai arrivati a costi elevatissimi e tende a spostare i suoi interessi su altre attività meno impegnative: sento parlare di aliante economici da troppo tempo per crederci, ma si dice che abbiate delle novità in merito, è vero?*

MANZONI - La Commissione ha richiesto ed ottenuto uno stanziamento per la realizzazione del progetto di un aliante economico dall'AeCI, ed una apposita commissione sta lavorando con entusiasmo, cercando anche di predisporre le condizioni necessarie per consentire la realizzazione industriale in un secondo tempo. Alla CIVV il nostro Morelli sta cercando di porre le premesse per una classe Olimpica che rispetti il nostro obiettivo che è sostanzialmente di avere un aliante a costo basso con semplicità di pilotaggio, anche se a scapito ovviamente dell'efficienza e della velocità d'impiego. Non so se sono già state effettuate le prove in galleria del vento programmate sul modello in scala, solo allora sapremo se la strada imboccata è quella giusta.

SCAVINO - *Che altri problemi avete affrontato?*

MANZONI - Frivolezze come quelle del terrorismo burocratico da parte di chi non sa come sia difficile omologare un aliante in Italia, soprattutto se è di nuovo tipo, nei confronti di quei volovelisti che pensavano essere sufficiente importare i mezzi regolarmente, pagando l'IVA dovuta (mi auguro che il gran polverone sia servito a rendere il RAI meno rigido e più veloce, ma forse qui mi illudo troppo!). Banalità come la ricerca disperata di coperture per la nostra attività in un AeCI molto spugnoso. Bazzecole come quelle relative all'attività sportiva: organizzazione delle gare, algoritmi per la selezione dei piloti, squadra nazionale e partecipazione alle gare all'estero, regolamenti, eccetera. In questo campo dove possiamo operare rapidamente sono state subito fatte delle innovazioni, come ad esempio la possibilità di scartare una prova, la possibilità di partecipare in 15M/corsa con aliante di prestazioni analoghe anche se con apertura alare superiore, ed il prossimo anno avremo un Campionato Italiano di Distanza che favorirà l'attività di performance nel corso dell'anno presso i Club periferici. Ma queste cose già si fanno! Arrivederci al Briefing di Bologna dove riaffronteremo meglio tutti gli argomenti.

DALLE PAROLE AI FATTI!

Si può vivere anche di illusioni, forse.

Nel Volo a Vela è necessario. Se uno, poi, si occupa della rivista dei volovelisti è d'obbligo!

Ma è anche bello, perchè ogni tanto qualche illusione si trasforma in realtà.

È il caso del CAMPIONATO DECENTRATO, che credevo caduto nel dimenticatoio (com'è affollato il luogo!) quand'ecco che Smilian mi riserva la gradita sorpresa di presentarlo al Convegno di Valbrembo, e la mente non può fare a meno di... illudersi che sarà contento anche il Giocchino, che lo ha sempre sostenuto.

SL

CAMPIONATO ITALIANO DI DISTANZA

Probabilmente con la scomparsa delle prove di distanza nelle gare di volo a vela è diminuito anche, almeno nel nostro Paese, l'interesse per il volo di distanza diverso da quello per il conseguimento delle insegne sportive FAI. Per quelli che sono arrivati dopo, ricorderò anche che per incentivarlo venivano in altri tempi distribuiti dall'Aero Club d'Italia appositi rimborsi spese.

Non credo che ci sia bisogno di statistiche, perchè il fenomeno è molto evidente. Anni fa anche in club medi o piccoli si facevano gare sociali, spesso molto alla buona, e i club maggiori avevano campionati interni, coppe e trofei organizzati più formalmente: tutto questo contribuiva ad incoraggiare bravi e meno bravi, ognuno secondo le sue forze, ad andare via dal campo, a cercare di migliorarsi. Oggi di tutto questo non rimane molto, e trofei di notevole importanza (Kalckreuth, Calcinate-Agropoli, Valzania), rimangono inassegnati.

Non che il volo di distanza non si faccia più, ma è rimasto passione di pochi ruspanti, che ci sembra anche siano sempre gli stessi.

D'altra parte pensiamo che nessuno possa negare, oltre che «innegabile fascino» di cui si parlò nell'art. 1 del regolamento del Trofeo «Nello Valzania», il valore formativo e sportivo di questo tipo di volo, pur tenendo conto dei suoi inconvenienti: il rischio del fuori campo, che ne è peraltro anche uno degli aspetti più eccitanti, e le possibili difficoltà dei recuperi.

Molti altri Paesi hanno un apposito campionato, basato in genere sulle tre migliori prove: in Germania l'anno scorso vi hanno preso parte oltre 2 mila piloti con oltre 7 mila voli per più di 2 milioni di chilometri; in Austria i partecipanti sono stati quasi 200, circa 150 in Svizzera (dove AeC e commissione stanno anche tentando un rilancio del volo di distanza al motto di «volo a vela = volo di distanza»). C'è poi quella grande competizione internazionale, basata sulla sola prova migliore, che è la Coppa Barron Hilton, che mobilita i migliori specialisti del mondo, e che ha visto primeggiare finora piloti tedeschi, austriaci, svizzeri e finlandesi.

Ritenendo che sia importante anche nel nostro Paese far rivivere l'interesse per il volo di distanza, la Commissione ha deciso di mettere in programma per l'anno venturo il CAMPIONATO ITALIANO DI DISTANZA (quello che Scavino, che da tempo opportunamente e meritoriamente si agita in questo senso, chiama campionato decentrato).

Ci stiamo accingendo a compilare il regolamento cercando di valerci, per evitare di inventare l'acqua calda, dei regolamenti degli analoghi campionati stranieri (tedesco, austriaco, olandese, inglese, australiano, quest'ultimo pubblicato tra l'altro a pag. 267 della rivista VOLO A VELA n. 160 di settembre-ottobre 1983).

Diamo comunque qui di seguito quelle che ne saranno presumibilmente le linee principali:

Scopi

Designare i Campioni Italiani di Volo di Distanza, promuovere il volo di distanza negli AeC, incoraggiare il sorgere di nuove leve di piloti da competizione. La gara è valida ai fini della graduatoria nazionale e della promozione in categoria nazionale.

Organizzatore

Aero Club d'Italia.

Periodo

1 marzo - 30 settembre 1988.

Partecipazione

Gara aperta a tutti i piloti italiani e stranieri residenti in Italia in possesso della licenza FAI; gli stranieri saranno classificati, ma non potranno diventare Campioni Italiani.

Iscrizione

I piloti dovranno inviare la documentazione dei voli entro il mese successivo a quello di effettuazione della prova. L'iscrizione avverrà automaticamente con l'invio da parte del concorrente della prima documentazione.

Classi, categorie

Standard, 15 metri, libera, club, biposti, eventualmente femminile e juniores. Possibili anche classifiche per club, per piloti non di categoria nazionale, ecc.

Almeno 5 concorrenti per la classifica separata, almeno 10 per l'assegnazione del titolo.

Voli

I voli dovranno iniziare su territorio italiano.

Non sono validi i voli effettuati in gara.

A seconda del tipo di volo la valutazione avverrà moltiplicando i km percorsi per i coefficienti sotto indicati a titolo di esempio:

distanza libera	1,00
distanza prefissata	1,50
andata e ritorno prefissata	1,75
triangolo prefissato non FAI	1,75
triangolo prefissato FAI	2,00

ecc.

I punteggi così ottenuti andranno ulteriormente divisi per i coefficienti di handicap della tabella tedesca normalmente usata per le nostre gare che allego per comodità.

Documentazione come per le prove FAI, eventualmente semplificata.

Classifiche

I concorrenti potranno fare quante prove vorranno, anche in classi diverse. Essi verranno però classificati solamente nella classe in cui otterranno la migliore classifica.

Per le classifiche si terrà conto delle tre prove migliori.

Graduatoria nazionale, promozione

Ai fini della graduatoria nazionale il coefficiente F per ciascuna classe sarà lo stesso di quello del campionato centralizzato.

Verranno promossi alla categoria nazionale i concorrenti che avranno conseguito almeno 1500 punti nelle tre prove migliori. Siamo evidentemente in una fase iniziale e di studio. Ben vengano quindi idee, suggerimenti, osservazioni.

E speriamo tra un anno di poterci rallegrare per i risultati e per il successo dell'iniziativa.

SMILIAN CIBIC

Beta

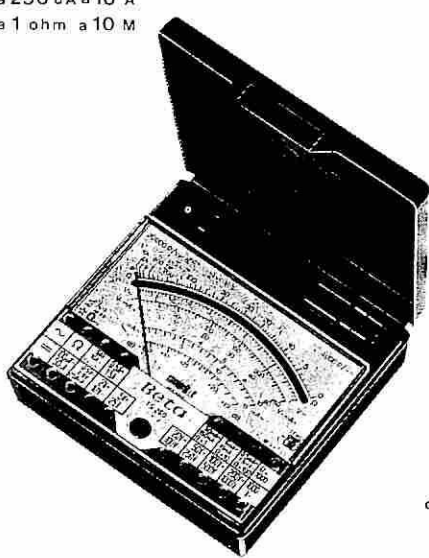
mod. 260

PICCOLE DIMENSIONI

GRANDI PRESTAZIONI


Vcc da 0,1 a 1000 V
Vca da 2,5 a 1000 V
Acc da 50 μ A a 5 A
Aca da 250 μ A a 10 A
ohm da 1 ohm a 10 M

Classe:
2,5 cc
3 ca



2 fusibili
di protezione

ITALY



Cassinelli & C

20151 Milano - Via Gradisca 4 - Telefoni: 30.52.41 - 30.52.47 - 30.80.385

• Offene Klasse

Nimbus 3/25,5 m; ASW 22 B/25 m	126
Nimbus 3/24,5 m; Nimbus 3-D; ASW 22/24; AS 22-2; ASH 25	124
Nimbus 3/22,9 m; ASW 22/22 m; Glasflügel 604/24 m ...	120
SB 10/26 m	118
ASW 17; Jantar 2; Jantar 2b; Glasflügel 604; Kestrel 22	
m; Nimbus 2; Nimbus 2b; Nimbus 2c; LS 5	116
ASW 12; Jantar 19 m; Kestrel 19 m; SB 9; FS 29; Ventus	
a, b/17,6 m	114
ASW 20 B und C/16,6 m; Ventus a, b/16,6 m.	112
ASW 20/16,5 m (alle außer ASW 20 B und C); DG-200/17	
m; Kestrel 17 m; LS3/17 m; DG-202/17 m; Glasflügel	
402/17 m; DG-400/17 m	110
Diamant 18 m; Janus C 20; Mü 27, SB 8	108
FK-3	106
Diamant 16,5 m; Mü 26; B 12; Janus B 18 m; Calif; Cirrus	
18 m	104
Cirrus 17 m; Cobra 17 m; Phöbus C; Std.-Cirrus 16 m;	
Std.-Libelle 17 m; D 37	103

• 15-m-Klasse

ASW 20 B und C; Ventus a, b; LS 6	110
ASW 20 (alle außer ASW 20 B und C); DG-200, DG-202,	
Libelle H 301; LS 3; LS3-a; Mini-Nimbus; Mosquito; PIK	
20 D; SB 11; Speed Astir, Glasflügel 304; PIK 20 E; DG 400	
LS 2	108
	104

• Standardklasse

LS 4; Falcon; DG-300; LS 3 Std.; Std.-Jantar III; SB 12; Di-	
scus a und b	104

• Standard-/Clubklasse

ASW 19, DG-100; Cirrus 75; Std.-Cirrus; Homet;	
Std.-Jantar (alle außer III); LS 1-F; G 102 Std. III; D 38; Pé-	
gase A	102
ASW 15; Astir CS; Cobra 15 m; Elfe S 4 D; Std.-Libelle; LS	
1-OC und D; Phöbus B; FVA 20; PIK 20 F; D 39 B; ASW 19	
Club; DG-100 Club; Mistral C; DG-101 Club	100

• Clubklasse

LSD-Ornith; FS 31; SB/B	102
PIK 20 F Club; Club Astir II; Salto 15 m; IS 29; Lo 150;	
SHK; Elfe S 4 D festes; Fahrwerk; Twin Astir-Einziehfahr-	
werk, Mü 22 b	98
Twin Astir - festes Fahrwerk; G 103 Twin II; Club-(Jeans)-	
Astir, Club-Libelle; FS 25; Phöbus A; ASK 21; G 102 Club	
III und III b; Sports-Vega, ASK 23	96
Foka 5; Zugvogel III b; SFH 34; Globetrotter; IS 28 B 2 ...	94
ASK 18; Foka 4; Phoenix; Salto H 101/13 m; SF 30; SB 5E	
- Zugvogel III a; Geier, Puchacz; SF 27 B	92
Ka 6 E; LCF II; SB 5a; SB 5b; SF 27 a; SIE 3; Std.-Austria	
Bergfalke IV; Dart 15; Ka 10; Vasama; Zugvogel IV; Pila-	
tus B 4 mit Einziehfahrwerk	88
Ka 6 (alle außer Ka 6 E); Pilatus B 4 (festes Rad); Condor	
IV; Kranich III, SF 26; Zugvogel II	86
G 109; H 36 Dimona; SF 36; ASK 14; MS 100; Pirat; Sagit-	
ta; SF 25 E; SF 28; RF 5B; ASK 16	84
ASK 13; Bergfalke III; Ka 7; Boclan	82
L-Spatz III; Bergfalke II; Blanik; Ka 2 B; SF 25 A; SF 25 B;	
SF 25 C	80
Ka 8; Spatz (alle Baureihen außer L-Spatz III); Mü 17 ...	76
Grunau-Baby 2 B	60

UN PO' DI STATISTICHE SUL VOLO A VELA NEL MONDO

(a cura di PIERO MORELLI)

A Benalla il gennaio scorso, presenti le squadre di 28 Paesi, ho colto quella che mi è sembrata una buona occasione per raccogliere qualche dato statistico sulla consistenza del volo a vela nel mondo: numero dei piloti attivi; degli alianti, delle ore di volo; se esiste qualche forma di contributo statale; se esiste un collegamento col comitato olimpico nazionale.

La tavola riassume i dati raccolti, che si riferiscono al 1986 o, in qualche caso, al 1985. Si tratta per lo più di stime approssimative ed ufficiose, come hanno dichiarato le persone che gentilmente hanno consentito a cooperare.

Alcuni dei dati riportati sono stati raccolti o corretti in occasione della riunione CIVV dello scorso marzo.

Nella lista mancano parecchi Paesi, in alcuni dei quali il volo a vela ha notevole consistenza: Cecoslovacchia, Germania Est, Sud Africa; India, Romania, Cile, Messico, Algeria, Turchia, Zimbabwe, Lussemburgo, Portogallo, Perù, Marocco, Egitto, Grecia, Islanda, Ghana. Probabilmente ne dimentico qualcuno.

Tuttavia, una mia grossolana valutazione porterebbe a stimare che in tutti questi Paesi aggiuntivi i piloti attivi siano 8.000 e gli alianti 2.000, il che porterebbe il totale mondiale a 120.000 piloti attivi e 24.000 alianti, in 50 Paesi.

È degno di nota il fatto che la sola Germania Federale rappresenta circa un terzo del totale.

Se si rapporta la popolazione di ciascun Paese al numero dei suoi piloti, si ottiene la seguente classifica:

1. Germania Federale	1.500 (abitanti per pilota)
2. Austria	1.800
3. Svezia	1.900
4. Svizzera	2.200
5. Finlandia	2.500
6. Norvegia	2.800
7. Nuova Zelanda	2.900
8. Australia	3.300
9. Olanda	3.800
10. Danimarca	4.200
11. Francia	4.500
12. Gran Bretagna	5.500

13. Belgio	8.300
14. Ungheria	10.700
15. Jugoslavia	11.500
16. Polonia	14.800
17. USA	15.700
18. Canada	20.800
19. Israele	26.700
20. Irlanda	29.000
.....	
Italia	38.000

Se si rapporta invece la popolazione al numero di alianti, la classifica è un po' diversa:

1. Svizzera	6.500 (abitanti per aliante)
2. Germania Federale	8.400
3. Austria	10.000
4. Nuova Zelanda	10.300
5. Danimarca	12.500
6. Finlandia	14.300
7. Australia	14.400
8. Svezia	18.900
9. Polonia	28.500
10. Gran Bretagna	30.600
11. Olanda	34.500
12. Francia	36.000
13. Norvegia	36.400
14. Canada	41.700
15. Ungheria	42.800
16. Belgio	50.000
17. USA	59.000
18. Jugoslavia	85.200
19. Irlanda	116.700
20. Israele	133.300
.....	
Italia	142.500

Piccoli Paesi, come Guernsey, Hong Kong, Singapore e Monaco, non sono stati inclusi nelle due classifiche qui sopra poichè i loro dati non sono statisticamente significativi.

Un quadro più completo e preciso potrebbe risultare da un'indagine ufficiale, quale potrebbe, per esempio, essere tentata dalla FAI.

LA CRUDA REALTÀ DEI NUMERI

Eravamo un po' perplessi circa l'utilità di pubblicare quanto inviatoci da Piero Morelli, ma la libertà ha prevalso.

Anzi, abbiamo preso una tabella inviatoci da Morelli, l'abbiamo riveduta con dati più recenti trasmessici da Smilian Cibic, abbiamo aggiunto dei parametri e n'è sortita la tabella che riportiamo qui di seguito.

Tabella che offriamo alla meditazione di chi — nel bene e nel male — deve occuparsi e preoccuparsi del volo a vela italiano.

Siamo maledettamente pochi, è vero, ma siamo tremendamente ostinati. Quindi rimbocchiamoci le maniche e diamoci, possibilmente tutti ed in buona armonia, da fare per crescere, in quantità e qualità. Confidando anche che l'apparato burocratico — che ci sovrasta e ci umilia — alleggerisca la sua pressione.

Siamo pochi e non siamo incoscienti, chiediamo più libertà a fronte di una maggiore responsabilità.

Ai nostri quattro amici lettori ricordiamo che la rivolta di Abele si può facilmente combattere ogni giorno ed in ogni occasione, purchè la si voglia!

LORENZO SCAVINO

Ed ecco un po' di numeri:

paese	piloti attivi	alianti	ore di volo	piloti x aliante	ore x pilota	ore x aliante
01 GERMANIA OCCID.	40.000	6.400	1.500.000	6,25	37,50	234,4
02 STATI UNITI	15.000	4.000	100.000	3,75	6,67	25,0
03 FRANCIA	12.000	1.500	250.000	8,00	20,83	166,7
04 GRAN BRETAGNA	10.000	1.800	150.000	5,55	15,00	83,4
05 AUSTRIA	8.500	1.500	—	5,67	—	—
06 SVEZIA	4.500	480	42.000	9,38	9,33	87,5
07 AUSTRALIA	4.300	750	81.000	5,74	18,84	108,0
08 SVIZZERA	3.800	1.000	70.000	3,80	18,42	70,0
09 OLANDA	3.500	460	40.000	7,61	11,43	86,9
10 POLONIA	2.500	1.300	—	1,92	—	—
11 URSS	2.500	1.000	—	2,50	—	—
12 DANIMARCA	2.200	400	90.000	5,50	40,91	225,0
13 FINLANDIA	2.000	350	35.000	5,71	17,50	100,0
14 JUGOSLAVIA	2.000	270	25.000	7,41	12,50	92,6
15 GIAPPONE	1.500	200	5.000	7,50	3,33	25,0
16 ITALIA	1.500	400	45.000	3,75	30,00	112,5
17 NORVEGIA	1.400	110	8.000	12,73	5,71	72,7
18 CANADA	1.200	600	60.000	2,00	50,00	100,0
19 BELGIO	1.200	200	—	6,00	—	—
20 NUOVA ZELANDA	1.400	320	—	3,56	—	—
21 UNGHERIA	1.000	250	50.000	4,00	50,00	200,0
22 ARGENTINA	600	150	—	4,00	—	—
23 BRASILE	500	250	10.000	2,00	20,00	40,0
24 SPAGNA	250	100	5.000	2,50	20,00	50,0
25 BULGARIA	150	50	6.500	3,00	43,33	130,0
26 ISRAELE	150	30	3.000	5,00	20,00	100,0
27 IRLANDA	120	30	3.000	4,00	25,00	100,0
28 CINA	100	200	—	0,5!	—	—

Gare all'estero

A parte le discussioni sulle gare e sulle classi in seno alla CIVV, sono molti gli organizzatori in giro per il mondo che cercano, come si è fatto invero un po' timidamente alla CIM, formule nuove, sia per motivi di sicurezza (evitare i roccoli) che per ovviare a una certa crescente monotonia delle gare di velocità. Di qualche esempio si farà cenno nelle note che seguono.

INCENDIO DISASTROSO ED ESPERIMENTI INTERESSANTI NEGLI STATI UNITI

A causa di un corto circuito un hangar in legno con l'impianto antincendio fuori uso è bruciato in un baleno insieme con una ventina di aianti che vi erano rimessati nei loro carrelli. È accaduto a Barstow, ai margini del deserto Mojave, all'inizio dei campionati nazionali della 15 metri (ultima decade di luglio), ai cui partecipanti apparteneva buona parte degli aianti, come al solito sottoassicurati.

Il campionato si è svolto egualmente in condizioni non molto buone, con temporali e termiche secche, ed è stato vinto da Striodiok su Ventus con oltre 100 punti di vantaggio su Jacobs (LS6).

Più incerto il campionato nazionale della standard, ad Uvaldo (Texas), dove Holighaus, che già vi aveva vinto l'anno scorso il campionato della 15 metri, si è affermato staccando Boltz di 90 e Byrd di 102 punti.

38 piloti hanno disputato 9 prove con temi da 100 a 750 km in condizioni evidentemente buone, anche se meno regolari dell'anno scorso.

In questo campionato è stato provato un nuovo tipo di gara, il POST (Pilot Optimized Speed Task), simile all'area prescritta a tempo limitato provata a Rieti.

Si tratta anche in questo caso di un'area prescritta con un certo numero di piloni, ma con classifica e punteggio di velocità. Il traguardo si apre per tutti 20 minuti dopo l'ultimo traino. I concorrenti hanno tempo fino a un'ora prima delle effemeridi (in pratica circa sei ore) per fare il percorso più lungo possibile alla velocità più elevata possibile. I ritardi rispetto al limite stabilito costano 8 punti al minuto.

La partenza avviene con la foto di un punto a terra da qualsiasi direzione nel raggio di 1,5 km. Questo contrariamente alle previsioni non ha portato problemi di sicurezza.

Il punteggio è di 100 punti per la distanza e 600 per la velocità.

Non sempre il tempo disponibile è stato utilizzato bene dai concorrenti, anche per la notevole distanza dei piloni dal punto di arrivo.

Il direttore di gara Hal Lattimore (che ha diretto i mondiali di Hobbs) ha assegnato questo tipo di tema ogni secondo giorno. La cosa è stata accettata molto bene dai concorrenti, con critiche solamente su punti di secondaria importanza, tanto che si pensa che la SSA proporrà il POST per i mondiali.

TASK SETTING PRESUNTUOSO A BAILEAU

Un task setting particolarmente presuntuoso, culminato con l'assegnazione di un tema di 762 km che nessuno ha ultimato, ha caratterizzato la nota gara francese di Bailleau. Vi hanno partecipato, in condizioni meteo ottime, 33 concorrenti

nella standard, vinta dallo svizzero Obrist su DG 300, e 24 nella 15 metri, vinta dal francese Leclercq su LS6.

In due giornate è stato usato il «sistema Bailleau», che consiste nell'indicare 20 temi tra i quali ogni pilota sceglie il suo dopo la partenza.

Le partenze avvenivano con traguardo senza annuncio radio, o, quando le basi erano basse, allo sgancio. Quest'ultimo sistema è stato usato il giorno dei super-temi con una ovvia penalizzazione per i concorrenti che partivano per ultimi.

QUANDO SI DICE SFORTUNA...

In Germania, nei campionati dell'Assia, validi per le qualificazioni per i campionati nazionali e svoltisi contemporaneamente in due località diverse, i 61 concorrenti delle classi standard, 15 metri e club hanno volato solo due prove valide in 15 giorni.

CAMPIONATI EUROPEI FEMMINILI IN BULGARIA

Da una lunga corrispondenza di «Aerokurier» sui Campionati Europei Femminili, svoltisi a metà luglio a Shumen, apprendiamo che un handicap del 7% a favore degli aianti standard che gareggiavano nella 15 metri ha portato alla presenza in gara in questa classe, su 12 concorrenti, di soli 3 veri 15 metri, ulteriormente svantaggiati dalle povere condizioni meteorologiche.

Queste condizioni, con prevalenza di termiche secche, e un gran caldo hanno caratterizzato la gara, che un task setting ambizioso ha trasformato in una sagra del fuori campo. Infatti su 8 prove, lunghe tra i 160 ed i 350 km, su un territorio di gara limitato in estensione ed in quota (2000 metri) per la vicinanza dell'importante aeroporto di Varna, la totalità delle concorrenti della classe standard è rimasta fuori in tre prove e quella della 15 metri in quattro prove.

Su sei medaglie, cinque sono andate a partecipanti dei paesi socialisti, prevalentemente professioniste e molto addestrate al volo di squadra.

Nella 15 metri ha vinto la bulgara Obretonova (Jantar), davanti alla russa Vilno (Jantar) ed alla tedesca Weinreich (LS1). Due Ventus sono arrivati rispettivamente quinto e nono, l'unico LS6 è finito ultimo.

Nella standard si è imposta nell'ultima giornata la polacca Wojda (Brawo) sulla cecoslovacca Kyziviatova (Discus), l'ungherese Daroczy e la ex campionessa, la francese Moroko, che, in testa alla classifica fino all'ultima prova, si è mangiata con un fuori campo la riconquista del titolo.

Molte le lamentele delle partecipanti dei paesi occidentali: difficoltà di lingua (solo quattro persone dell'organizzazione conoscevano l'inglese, le carte geografiche avevano le scritte in cirillico), e le telefoniche (fatica a trovare un telefono nei fuori campo e ad ottenere la comunicazione); problemi per il vitto (principalmente yogurt, cetrioli, pomodoro e

sporadicamente pollo; scarsità di bevande fresche), per le fotocopie (solo due fotocopiatrici nella cittadina, ed una in campo all'inizio delle gare solo dopo proteste). Con tutto questo sembra che Shumen spera di poter organizzare un giorno i mondiali.

Per quanto riguarda i campionati europei femminili, essi stanno diventando una specie di monopolio dei paesi socialisti, che ne hanno organizzato finora tre edizioni su cinque ed avranno il sesto tra due anni ad Oriol, a sud di Mosca, per il quale ci saranno difficoltà non minori di quelle appena citate se solo per raggiungere la sede si deve mettere in conto un viaggio di sette giorni.

Oltre al monopolio organizzativo i paesi socialisti vorrebbero anche quello sportivo: stanno infatti spingendo in ambito CIVV, contro la maggioranza degli occidentali, di arrivare ai campionati continentali e/o mondiali a squadre o con classifiche per squadre, per i quali sono molto più preparati.

IN PIANURA I CAMPIONATI IUGOSLAVI

In Jugoslavia si disputa soltanto il campionato di classe standard. Quest'anno si è svolto nella prima metà di luglio sulla grande piana danubiana a Novi Sad (un centinaio di chilometri a nord di Belgrado) su 11 prove con temi tra i 200 ed i 500 km. Hanno prevalso i locali Frenč e Stojkovic sugli sloveni Thaler e Simenc, i primi tre su DG 300, l'ultimo su DG 101, in quanto il suo DG 300 non era ancora ritornato dall'Australia.

Su 38 concorrenti, solo quattro volavano su alianti non costruiti in Jugoslavia (Jantar). Il resto era costituito da 20 fra DG 100, 101 e 300, che hanno occupato 16 dei primi 20 posti, da 12 dei famigerati St. Cirrus costruiti a Vrsac e da due degli ancor più malfamati, ma politicamente appoggiati, Vuk T costruiti nello stesso posto.

ALLE PORTE DI VIENNA IL VALZER VINCENTE DI LEO

La partecipazione a titolo personale di quattro nostri piloti alla competizione dal nome difficile di 27 lettere che farebbe impazzire l'impiegata dei telegrammi, ma che vuol solo dire «Gara di volo a vela delle Alpi orientali» è stata certamente proficua in relazione ai Mondiali 1989.

La gara, in effetti un pre-pre-mondiale, sostituiva i campionati nazionali che in Austria, come in Germania, non si effettuano negli anni dei mondiali.

La sede, Wiener Neustadt, è una graziosa cittadina, una cinquantina di chilometri a sud di Vienna, appena a est delle ultime propaggini delle Alpi. Condizionato dal confine dell'Ungheria (a una ventina di chilometri nel punto più vicino) e dall'aeroporto di Vienna, il terreno di gara è limitato più o meno al terzo e quarto quadrante e comprende buona parte delle Alpi Orientali.

L'aeroporto è enorme (circa 2 x 3 km) con cinque piste in erba orientate in varie direzioni (un chilometro a est ce n'è un altro grande la metà). I rilievi più vicini (circa 1000 m) sono a dieci km, la prima montagna importante (2000 m) a 20 km a ovest. Normalmente l'aggancio non è facile e si fanno traini a 1000 m.

Sull'aeroporto, dotato di numerosi hangar, di due ristoranti e di servizi vari che dovranno essere integrati per i mondiali, operano una ventina di club di volo a vela (e lanci col verricello si vedono dall'aeroporto vicino, che l'anno venturo ospiterà i pre-mondiali).

Mentre i Mondiali sono stati previsti nella seconda metà di maggio, per queste gare si è scelta la prima metà di luglio. In effetti per la data dei mondiali c'è ancora incertezza: secondo il meteorologo, maggio potrebbe dare condizioni ottime, ma anche disastrose, mentre luglio, senza promettere cose

eccezionali, dà una ragionevole certezza di un campionato valido.

E la gara di quest'anno ci ha dato un esempio di cosa può passare il convento: sette prove in undici giorni, di cui la prima con tutti fuori campo, e l'ultima con la stessa sorte per la standard (metà per le altre due classi), con metà dei concorrenti (gli ultimi a partire, tra i quali Gavazzi) che non ha nemmeno potuto allontanarsi dal campo. Tra le due giornate anche buone (una con temi oltre i 500 km con più di metà di rientri) con medie spesso superiori ai 100 km/h per le tre classi FAI.

Alle difficoltà meteorologiche si aggiungevano quelle di volo e di navigazione: i nostri piloti si sono resi conto che il campo di gara non è facile e che per i selezionati per i Mondiali sarà necessaria la partecipazione ai pre-mondiali o ad un periodo di allenamento in uno dei tanti aeroportini opportunamente ubicato.

Della autorevole vittoria di Leonardo Briigliadori e del più che dignitoso comportamento degli altri piloti ha già dato notizia Piero Pugnetti in un numero precedente.

Aggiungeremo che il campo nella standard era piuttosto agguerrito, con la presenza dei migliori austriaci e di una dozzina di stranieri, tra i quali gli svizzeri Leutenegger (piazzatosi quarto dopo due vittorie di giornata) e Mossberger, e poi tedeschi, ungheresi ed un inglese. Della sfortuna di Gavazzi abbiamo detto sopra.

L'olandese Musters ha vinto nella 15 metri, sui migliori locali e su otto stranieri, tra i quali il tedesco Sommer, l'americano Payne e l'inglese Garton. Urbani ha cominciato male con l'errore di navigazione del primo giorno, poi ha volato più o meno come Corbellini che ha conquistato un decorosissimo ottavo posto. Un po' scarsa la libera, con Peter al terzo posto col Ventus allungato e Blatter quarto.

Ammirevole l'organizzazione, con costi, secondo i nostri standard, estremamente contenuti, grazie al ricorso ad un volontariato praticamente gratuito ed alla rinuncia a tutto il non essenziale. E mentre tutto sembrava andare per il meglio sul piano operativo, erano per noi incomprensibili le lacune sul piano dell'informazione. I bollettini giornalieri erano scarsi di numero, ma soprattutto mancavano di dati essenziali (tema di gara, sua lunghezza; posizione in classifica, nazionalità, tipo di aliante per i concorrenti) che non avrebbero certo aggravato i costi. E nessun interesse per la stampa di qualunque tipo, cosa che ci appariva sorprendente in prospettiva dei Mondiali, se non fosse che con essi questa organizzazione non aveva nulla a che fare.

Completamente sballato, a nostro modo di vedere, il sistema di calcolo del punteggio dell'AeC austriaco, che ha fatto crollare tutte le nostre simpatie per i metodi Wallington e affini, basati sul piazzamento dei concorrenti nelle singole prove, di cui apprezzavamo la semplicità. Se esso ha qualche senso quando la gente completa la gara, porta invece a risultati e conseguenze assurde quando si hanno molti fuori campo e soprattutto molti concorrenti o gruppi di concorrenti con la stessa distanza.

Ma organizzazione, informazioni e regolamenti a parte, una gara a Wiener Neustadt merita una visita: la cittadina, come abbiamo già detto, è molto graziosa, a pochi chilometri la montagna offre panorami bellissimi e una costellazione di alberghetti rustici e ristoranti simpaticissimi a prezzi modestissimi. E a mezz'ora di macchina c'è Vienna, col Danubio, i walzer (?) e l'amico Max Faber che, essendo proprio viennese, almeno qualche buon indirizzo ce lo dovrebbe dare.

E con queste premesse per una volta tanto ai nostri piloti non dovrebbe mancare un nutrito seguito di tifosi.

Conclusa con CIM e Promozione la stagione 1987

di SMILIAN CIBIC

Con la Coppa Internazionale del Mediterraneo e con il Campionato Promozione si è praticamente conclusa la stagione di gare del 1987.

E dal punto di vista agonistico possiamo anche dire che si è conclusa bene.

La Coppa si è confermata una gara simpatica che l'agonismo non ha trasformato in guerra, come purtroppo tende invece inevitabilmente ad avvenire in competizioni dove la posta in palio è molto importante o ritenuta tale, come i Campionati Mondiali e molte gare estere dove si lotta per la qualificazione.

Se, come dice il codice FAI, le gare sono fatte «per rinforzare l'amicizia e la collaborazione tra i volovelisti» (anche se ai Campionati Europei di Rieti un malaugurato errore sul regolamento ha sostituito l'«amongst - tra» con un «against -contro») la Coppa rispetta certamente questo principio.

Questo non vuol dire che le gare non siano state combattute, chè anzi, in particolare nella standard, hanno offerto emozioni fino all'ultimo minuto, favorite anche da condizioni quasi sempre buone, in particolare nelle giornate conclusive.

Se si esclude una giornata sfavorevole per tutte le classi e un altro paio di giornate un po' difficili per la libera, i temi sono stati in genere ben azzeccati, senza esagerazioni, con lunghezze medie di 285, 309 e 329 km rispettivamente per la standard, la 15 m e la libera, ed in 19 gare su 24 hanno consentito completamenti superiori al 75%.

Anche le medie, se si escludono quelle ciclistiche di Ghiorzo e del sorprendente Passarelli nella terza giornata, sono state generalmente elevate, con 5 gare oltre i 120 ed una addirittura a 133 km/h, a dimostrazione anche, come ci confermava Peter, di una crescita qualitativa del livello dei piloti.

Nella standard Gavazzi, abbastanza saldamente in testa dopo la penultima prova, ha rischiato di perdere per effetto della sbalorditiva prova di Riccardo Briigliadori jr. che nell'ultima giornata ha seminato tutti. Per conoscere l'esito finale della gara che dava a Gavazzi un meritato ennesimo titolo di Campione Italiano si sono dovuti attendere i conteggi precisi. Si è avuta comunque la gradita conferma, dopo la vittoria nel campionato di classe club, che Riccardo volava con le ali sue e che non era poi tanto padre-dipendente. I soliti tenacissimi Leutenegger e Nietlispach, terzo e quinto, sono sempre stati in gara, come Leonardo, classificato tra i due.

La 15 metri è vissuta sul duello tra Peter e Ghiorzo, che pareva farcela dopo lo sprint iniziale del tedesco. Finiva invece col cedere nelle ultime due prove, confermando peraltro, anche col tenere a bada autorevolmente piloti del calibro di Meuser e De Orleans, di essere in costante progresso e maturazione. Un po' a sorpresa Monti e Marchisio hanno dato una lezione ai giovani rampanti nostrani.

Il giovane e simpatico rosso danese Andersen, che proprio a

Rieti ai Campionati Europei ha iniziato una serie di brillantissimi piazzamenti nelle gare internazionali della standard, è arrivato a sorpresa con un Nimbus 3, dichiarando che dopo Benalla ne aveva abbastanza di roccoli.

E, per quanto volatore di pianura e nuovo alle ali lunghissime, ha messo subito le cose a posto con due vittorie consecutive e, cedendo il comando solo temporaneamente alla quarta giornata, ha largamente dominato una competizione in cui aveva per avversari volpi come Rantet e Vergani, finiti rispettivamente a più di quattrocento e cinquecento punti. Due soli concorrenti italiani in questa gara, che col numero di piloti sufficientemente sarebbe stata valida per il titolo di Campione Italiano.

Tre biposti su dieci concorrenti della libera confermano quanto sta avvenendo ormai dappertutto: i nuovi biposti stanno rivitalizzando questa classe, e stanno forse per dominarla.

Otto biposti erano presenti sia nel campionato della Germania settentrionale (su 37 concorrenti) che in quello della meridionale (su 25); nel primo gli ASH 25 hanno addirittura occupato i primi due posti ed altri tre nei primi dieci.

67 concorrenti in tutto, di cui 44 italiani, compresi i quattro della gara dei biposti, vinta dall'affiatata coppia Mantica-Maestri, ed i cinque della gara dei motoalianti, vinta da Caraffini.

De Marco ha vinto la promozione, portando per la prima volta un titolo nelle regioni nordorientali. Ci fa piacere che siano stati promossi cinque piloti, per cui, con le altre gare che prevedevano la promozione, la categoria nazionale verrà rimpolpata con una decina di unità.

E mentre a questo punto mi accingevo, ormai quasi per abitudine, al solito pianto riguardo alla scarsità dei partecipanti alle nostre gare, mi sono accorto, esaminando i dati degli ultimi anni, che la situazione sta migliorando.

Infatti, se consideriamo i partecipanti italiani ai campionati nazionali, e includiamo per gli ultimi due anni anche quelli alla CIM, si passa da un minimo di poco più di una quarantina di presenze negli anni 1983 e 1984 al quasi centinaio dell'anno scorso e di quest'anno (i piloti sono naturalmente meno, in quanto molti partecipano a più di una gara). È ancora un po' scarsa invece la promozione, attestata tra i 20 ed i 30 concorrenti, mentre raggiungeva e superava la quarantina una decina di anni fa.

Sembrerebbe comunque un po' superata quella disaffezione alle gare che abbiamo lamentato recentemente. L'argomento merita certo un'indagine più approfondita, ma intanto, si possono almeno fare alcune osservazioni.

La prima, più generale, riguarda la provenienza dei piloti e degli organizzatori. Tra questi ultimi vorremmo citare subito il consistente gruppo di giovani romani, seri e capaci ed appassionati, che garantisce anche il futuro di questo settore. Per quel che riguarda i concorrenti, mentre non si può non constatare con gioia la presenza nella promozione di club come Udine, Borgo S. Lorenzo, Trento, L'Aquila e Parma, spiace per rilevare nel complesso delle gare la presenza ridotta o addirittura l'assenza di club che in altri tempi erano in generale ben rappresentati. Parliamo di Torino e Valbrembo in primo luogo, ma anche di Bolzano, Vicenza, Padova, Ferrara. Che cosa si deve fare per farli tornare?

Se è un fatto di generazioni, di ricambi, speriamo che questi vengano oltre che dalle solite manifestazioni, anche dal Campionato Italiano di Distanza (quello che Scavino chiama decentralizzato), che apparirà in calendario l'anno venturo. Per chi non lo sa, si tratta, in breve, di questo: ogni pilota può effettuare nel corso della stagione un qualsiasi numero di voli di distanza in linea retta, spezzata, andata e ritorno, triangolo. I voli devono essere documentati analogamente a quelli per le insegne FAI; ad ognuno di essi viene attribuito un punteggio

per chilometro in base a coefficienti relativi al tipo di volo. La classifica, per ciascuna delle classi, viene fatta sommando i tre punteggi più alti di ogni pilota.

Si spera con questa gara, che gode di grande popolarità in diverse nazioni e in particolare in Germania, di aumentare l'interesse per i voli di distanza, che è andato diminuendo in questi ultimi anni, probabilmente da un lato perchè ormai le gare sono solo più di velocità, dall'altro per la cessazione da tempo di appositi incentivi da parte dell'AeCI). Questo dovrebbe far nascere o rinascere nei club un addestramento al volo di distanza (gli svizzeri lo stanno rilanciando con il significativo slogan «volo a vela = volo di distanza), che da noi sembra piuttosto abbandonato.

E se, come pensiamo, la competizione deve essere valida anche ai fini della promozione, essa dovrebbe servire anche a portare all'agonismo nuove leve.

Per quanto riguarda le classi vediamo che la libera, tenuta in vita un po' artificialmente fino all'anno scorso, non ce la fa più ad avere un campione italiano. D'altronde, finchè c'è la Coppa del Mediterraneo in cui conviene invece spingere la libera a livello internazionale, il problema si risolve da sé: il giorno che la libera ha il numero sufficiente di concorrenti italiani, ha anche il suo campione.

Il campione lo ha invece anche quest'anno la standard, che è stata in crisi per un paio d'anni, si è ripresa con le due edizioni decentrate di Alzate e Torino, ma che ha ancora, per essere la classe almeno in teoria più popolare, un numero sorprendentemente basso di concorrenti.

È stata a parer nostro danneggiata da un avvicinarsi troppo rapido di tipi. Infatti, mentre l'ASW 20, che costituiva la metà del campo della 15 metri nella CIM di quest'anno, si difende ancora bene, gli alianti della standard della stessa generazione non sono assolutamente più competitivi (nessun pilota con serie pretese andrebbe ad un campionato con un ASW 19).

Ma non è una buona ragione perchè questi alianti siano da buttare o da deprezzare perchè non servono più per le gare: vorremmo che si capisse che possono avere ancora una lunga vita nei campionati della classe club, in cui si corre a handicap. La prima edizione, disputata quest'anno e vinta da Riccardo Briigliadori jr., non ha avuto molti concorrenti, ma riteniamo che sia il caso di insistere con questo campionato, mettendolo in calendario in un periodo migliore, e magari incoraggiando la partecipazione con un punteggio più elevato ai fini della graduatoria nazionale. È fra l'altro la gara ideale per i piloti che, non disponendo di un aliante proprio, possono competere con una macchina del club.

Insistiamo quindi a sperare che questa manifestazione, che dovrebbe interessare la grande maggioranza dei piloti, tutti quelli che non riescono a correre freneticamente dietro alle continue ultime creazioni dei troppo prolifici costruttori, abbia il successo che si merita.

La stagione è stata interessante anche perchè, oltre a provare territori di gara nuovi con il campionato della 15 metri a Reggio Emilia, si è voluto sperimentare nel campo dei regolamenti. Abbiamo provato lo scarto della prova peggiore, di cui si è sempre sentito parlare senza che mai nessuno lo provasse realmente. Ha l'indubbio merito di far sorridere i piloti dopo il primo orrendo buco; ma quelli che ne fanno un altro sono al punto di prima, ed ai regolaristi che non ne fanno

secca un po' di essere magari superati in classifica da chi è favorito dallo scarto. Si ha quindi l'impressione che i pareri siano abbastanza divisi. Il tempo che abbiamo davanti ci consentirà di chiarirci le idee per vedere se continuare così o ritornare all'antico.

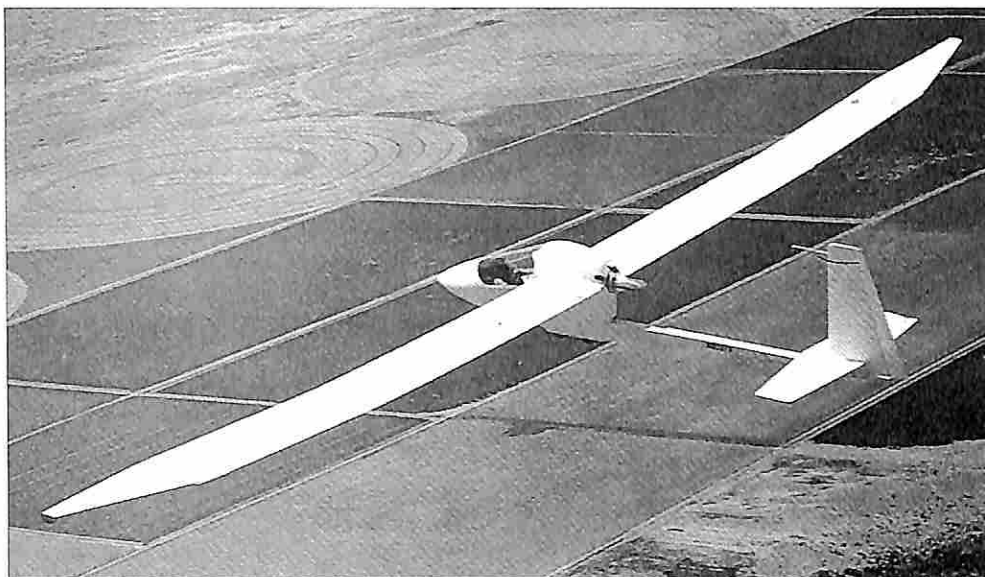
È noto che tutto il mondo è alla ricerca, specialmente dopo Benalla, di un modo diverso di far gare: dal punto di vista della sicurezza evitando per quanto possibile i roccoli, o quantomeno limitandoli, dal punto di vista più strettamente sportivo perchè la gara di velocità è diventata un po' monotona e non seleziona forse più il pilota migliore in senso assoluto. Si parla molto di temi in maggiore o minore misura a scelta del concorrente e di temi di distanza. Alla CIM è stata assegnata per la classe libera dopo molti anni un'area prescritta, questa volta però con durata limitata: ne è sortita in effetti una gara di velocità con tema scelto dal concorrente. In termini di punti di velocità pagava come in una gara in cui avesse completato il percorso circa la metà dei concorrenti. La gran maggioranza dei piloti si è divertita e ne è stata contenta. Negli Stati Uniti una prova similare è stata data a giorni alterni con un'accoglienza talmente favorevole da parte dei concorrenti che si sta pensando di proporla per i mondiali. Si possono immaginare e provare altre varianti su questo tema: l'importante secondo noi è non fermarsi e continuare a provare.

Naturalmente pure su questo i pareri sono diversi, e anche tra i Campioni con la C maiuscola, tutti con ottime ragioni, c'è chi non vuol cambiare niente, chi è entusiasta di provare, chi è contento pur preoccupandosi di dover fare in gara troppi calcoli che altri fanno meglio di lui. Ecco quindi un altro argomento per passare le serate del prossimo inverno.

Per non parlare delle partenze, di cui si è fatta ormai una buona esperienza, visto che si sono disputate gare sia con partenza allo sgancio che con fototime. E anche in questo campo si possono immaginare delle migliorie.

A nostro modo di vedere è giusto continuare a provare usando il buon senso, per noi e come nostro contributo al volo a vela internazionale.

Un'ultima osservazione riguardante la Coppa del Mediterraneo: la partecipazione di una settantina di concorrenti non è male, ma francamente speravamo di più da questa manifestazione, in particolare per quanto riguarda gli stranieri. Se non vogliamo che i Mondiali di Rieti restino un fatto a sé dobbiamo fare uno sforzo per promuovere questa gara finchè il ricordo di quelli è ancora abbastanza vivo, e dobbiamo soprattutto chiarirci le idee sul tipo di clientela che vogliamo. A nostro parere dobbiamo rivolgerci non tanto ai piloti delle rappresentative nazionali (ma ben vengano se ne hanno voglia), che sono pochi e impegnati in un sacco di gare per loro più importanti, molte obbligatorie o quasi, quanto a quelli, e sono molti di più, che in quelle rappresentative aspirano ad entrarci e che possono fare a Rieti un'ottima esperienza internazionale, nonchè alla massa di buoni piloti che cercano semplicemente di divertirsi a gareggiare contando su un posto che sarà anche caro in assoluto, ma che diviene conveniente se rapportato ai chilometri percorsi (ci diceva un concorrente danese che ha fatto quasi più chilometri in una prova a Rieti che in tutto il campionato del suo paese).



L'S-2A & IL C.S.V.V.A.

Già da tempo era nell'aria la volontà di realizzare qualcosa di nuovo, ma soprattutto di diverso, nel tentativo di dare il via ad una nuova generazione di volovelisti. Un tentativo che potesse richiamare l'attenzione e destare l'interesse di una più ampia fascia di giovani — d'età o di spirito — verso un modo nuovo di praticare il volo a vela in Italia.

È con questi intendimenti che il Centro Studi del Volo a Vela Alpino,

- conosciuta l'iniziativa del GRUPPO VOLO del CRAL AERMACCHI di Varese,*
- considerata la nuova normativa di Civilavia in merito alle costruzioni amatoriali ed il mandato in proposito conferito al C.A.P.,*
- letto e meditato l'articolo pubblicato nel n. 183 di VOLO A VELA dal titolo M-14 PER UNA NUOVA CLASSE FAI DI ALIANTI VELEGGIATORI MOTORIZZATI,*

ha deciso di affiancare l'iniziativa del CRAL AERMACCHI promuovendo la costruzione amatoriale dell'aliante veleggiatore S-2A, con dispositivo d'involo incorporato, già progettato e costruito dall'Ing. Alex Strojnik.

Se son rose... fioriranno. Ovviamente con qualche spina.

Ed ecco qui di seguito qualche ragguaglio relativo al prototipo costruito dallo stesso progettista.

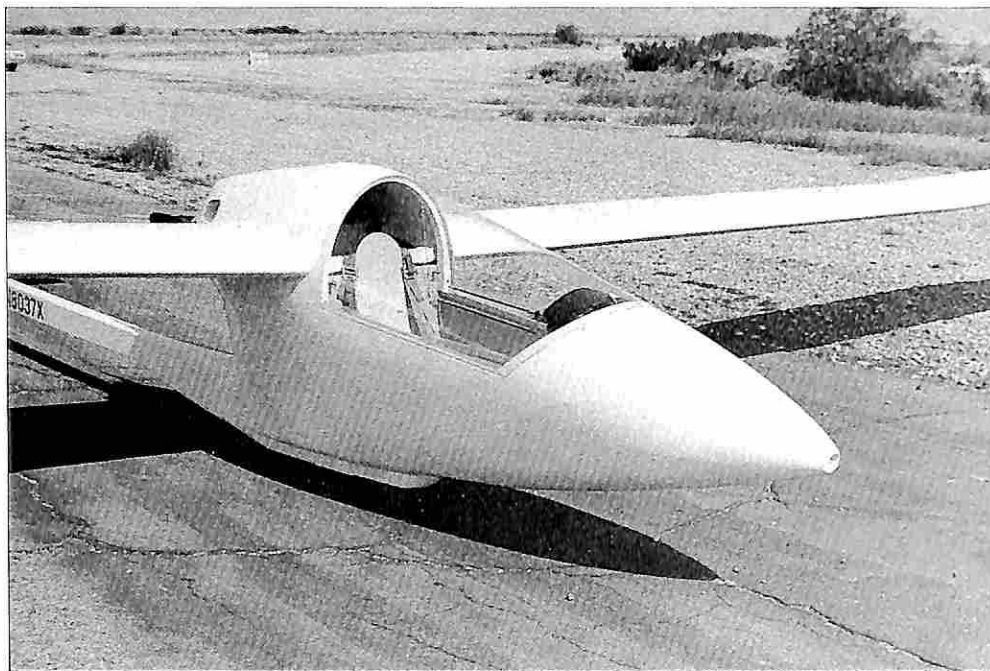
SL

STROJNIK S-2

Di tanto in tanto si lamentava la mancanza di un aliante con buone caratteristiche di veleggiamento, dal costo veramente contenuto, accessibile a tutti i volovelisti ed aspiranti tali.

La soluzione del dilemma l'ha trovata Alex Strojnik, un fisico americano di origine jugoslava, docente presso l'università di Temple in Arizona e devotissimo volovelista.

Strojnik ha progettato e costruito l'aliante che possiede tutti i requisiti del monoposto unico di classe economica e non solo: ha realizzato un aliante in grado di decollare autonomamente. Egli fu tra i primi ad intuire un aliante totalmente autonomo, senza mai perdere di vista l'obiettivo fondamentale di sufficienti prestazioni ad un costo molto ridotto. Il risultato è da qualche anno realtà e si chiama S-2.



CARATTERISTICHE DELL'S-2

apertura	15,00 m
lunghezza	6,90 m
superficie alare	11,8 mq
allungamento	19,06
peso a vuoto	280,0 Kg
peso a p. carico	364/445 Kg
carico alare	30,9/37,7 Kg/mq
velocità massima	238 Km/h
velocità minima	61 Km/h
efficienza massima	34
Vz minima	0,67 m/s
velocità di salita	1,78 m/s a 90 Km/h
carburante	8 lt
carburante opz.	38 lt
motore Kohler	K340/2AX
potenza a 6500 g/min	28 CV

È un aliante monoposto di 15 m d'apertura, efficienza 34, con motore a due tempi, collocato posteriormente alla fusoliera, che eroga una potenza di appena 30 cv, quanto basta a farlo decollare. L'elica bipala di tipo propulsivo si ripiega da sola, per mezzo di una molla, una volta arrestato il motore, al diminuire della forza centrifuga. In questo modo offre pochissima resistenza giacendo nella scia della fusoliera.

Il prototipo dell'S-2 è costruito interamente in vetroresina con struttura mista alluminio-legno. I comandi di volo sono di tipo tradizionale con aste e cavi.

L'S-2 è munito di flap con escursione positiva per il decollo ed il volo in termica, neutra e negativa per il volo planato e veloce. I flap possono essere abbassati sino a 75° eliminando la necessità di diruttori in atterraggio. Sono inoltre interconnessi con gli alettoni onde garantire una distribuzione ellittica della portanza sulla pianta dell'ala.

Il carrello è composto da due ruote in tandem annegate nella fusoliera e da un pattino d'acciaio in coda. Le estremità alari sono anch'esse dotate di rotelline di nylon.

Il peso a vuoto è di quasi 300 Kg, la velocità minima di circa 65 Km/h e la massima di 240 Km/h.

Incredibili i consumi: sono intorno alle cento miglia statutarie per gallone di carburante!

L'S-2 è stato concepito per essere costruito amatorialmente nel garage di casa, con una spesa molto contenuta. Inoltre tale tipo di costruzione comporta vantaggi di ordine tecnico e burocratico: questa categoria di velivoli viene immatricolata con Certificato di Navigabilità Speciale e tutti gli interventi di manutenzione sono a cura del costruttore-amatore, senza più costosi rinnovi del CN.

NIKI SNIDER

RAS

CATTANEO ASSICURAZIONI

Sede: Via Padre Reginaldo Giuliani 10 - Monza - tel. 039/365603 - telex 333318RASMZA

- Assicurazioni in tutti i rami
- Consulenza assicurativa per aziende e privati
 - Risk management
- Gestione posizioni assicurative per l'industria

SPECIALIZZATI IN ASSICURAZIONI AERONAUTICHE

Responsabile ramo aviazione: **GIANNI PAVESI** c/o A.V.A.L.
Aerop. «P. Contri» tel. 0332/310073
21100 VARESE, Calcinatè del Pesce

«FLIEGEN WIE IM TRAUM» è il titolo dell'articolo apparso sulla prestigiosa rivista AEROKURIER di gennaio, firmato da Johannes Ehrhardt ingegnere progettista dell'AKAFLIEG di Monaco. Articolo che è stato tradotto per VOLO A VELA dall'amico Jens Kroger, al quale vanno i nostri ringraziamenti, insieme a quelli, tutti particolari, di Roberta!

Ecco la traduzione e l'invito a sognare... almeno per il momento.

Volare come nel sogno: flap automatici aprono una nuova dimensione nel volo a vela

L'abilità di un pilota sicuramente non è misurabile con la capacità di adattare il profilo dell'ala alla situazione di volo, cioè di volare sfruttando le massime prestazioni dell'aliante. L'utilizzo dei flap è più che altro un impegno necessario ma che distoglie l'attenzione del pilota da quelli che sono i suoi compiti principali. Per questo motivo già da parecchio tempo si stanno studiando sistemi che possano fare ciò automaticamente.

Con l'aliante acrobatico Mü 28 dell'Akaflieg di Monaco recentemente si è realizzato, per la prima volta, l'impiego pratico di un automatismo che considera tutti i fattori importanti nel posizionamento dei flap. L'ideatore di questo sistema, l'ing. Johannes Ehrhardt, lo ha modificato per un aliante della classe 15 metri, un LS3, e sembra che abbia aperto una nuova dimensione nel volo a vela. L'automatismo inoltre rende possibile l'utilizzo di nuovi profili di prestazioni elevatissime.

J. Ehrhardt ci spiega quali considerazioni lo hanno portato all'automatismo del Mü 28 e — dopo vari tentativi — all'LS3/Automatic, con il quale... andiamo in volo!

Il traino arriva a mille metri sopra Königsdorf. Sgancio. Leggera virata a destra, 120, ... 100 km/h. Inserisco l'automatismo, metto la leva del flap in posizione negativa, tanto non mi servirà più. L'indicatore della posizione del flap si sposta a —1. Ancora non ci siamo. Sposto la levetta di correzione in una posizione un po' più arretrata, adesso va meglio, velocità 100 km/h flap a 0 gradi, un punto sulla polare. Il primo cumoletto si sta sviluppando sopra il Blomberg. Era ora; sono le 10,30 e l'inizio delle termiche era previsto per le 10,00. Andiamoci. Siccome sicuramente le condizioni iniziali saranno deboli lascio il Mc Cready a 0. Entro in una discendenza ed incomincio a spingere. Planando verso il Blomberg osservo la Sollfahrt e l'indicatore dei flap: è incredibile vedere come i flap si adattino alla velocità, azionati da una forza invisibile.

Quasi sospettoso seguo l'indicazione. Velocità 120, ...130. Flap —3, ...—4. Finalmente il Sollfahrt aumenta la frequenza del segnale: si sale. Velocità 130, ...100, ...80. Flap —4, ...0, ... +5. Incomincio a spiralarlo. Incomincio a spiralarlo. Il cumoletto non l'ho ancora raggiunto, però il variometro mi indica 1 m a salire.

Mi accorgo che la termica è abbastanza stretta, così la stringo e con 40-45 gradi mi dà 1/1,5 m/s. Velocità 95/100 km/h.

Strano, mi dico, prima avevo regolato l'automatismo in modo che a 100 km/h i flap si ponessero su 0°, e con ciò fosse equilibrata la massa dell'aliante, adesso però l'indicatore mi segnala +5. Nell'istante in cui con la mano, diventata pesante per la spirale stretta, vorrei grattarmi la testa per tirar fuori qualche idea, mi si presenta la soluzione: è chiaro, per l'accelerazione centrifuga supplementare l'aliante con pari velocità deve fornire più portanza, a questa situazione i flap si sono adattati automaticamente. Questo LS3/Automatic è un aliante veramente intelligente, considero tra me, intanto che vado verso il cumulo sopra il Blomberg. Uno sguardo verso le montagne mi dice che la giornata promette bene. Uno potrebbe pensare che si tratta di un romanzo fantascientifico di volo a vela: flap automatici, regolabili a seconda del carico (pilota, ballast), volare perfettamente sulla polare.

È qui il nocciolo della questione: se il pilota mette i flap in posizione tale che con ogni assetto di volo il profilo alare offra la minima resistenza, l'aliante vola sulla sua polare.

Assetti di volo sono una variazione costante della velocità, richiamare o spingere delfinando, lo spiralarlo in termica. Nei normali alianti con flap il pilota deve posizionarli secondo certi intervalli di velocità che sono indicati sul manuale di volo o sono marcati sull'anemometro. Nel nostro caso il pilota era sicuramente avvantaggiato, potendo limitarsi a seguire, per pura curiosità, l'indicatore di posizione dei flap.

Sono già conosciuti strumenti elettronici e rivelatori (sul bordo di uscita) che indicano la posizione da tenere per i flap: un sistema che può andar bene per variazioni costanti della velocità, nel caso però di volo delfinato oppure anche in spirale, il pilota non ce la fa ad elaborare tutti questi dati. Questo risulta dal fatto che i flap non vengono regolati soltanto in base alla velocità, devono essere considerate anche le ulteriori accelerazioni che risultano cabrando o picchiando.

È quindi necessario considerare, oltre alla velocità, il fattore di carico rilevato da un g-metro, peraltro raramente riscontrabile nella strumentazione di un aliante.

Per chiarire facciamo un esempio: un LS3 vola a 160 km/h e con i flap a —7, il pilota richiama con un fattore di carico di 2g, il doppio della forza di gravità terrestre. Questo significa anche una doppia portanza per l'ala e ne deriva un coefficiente di portanza (C_p) pari a quello che l'ala avrebbe planando con la velocità costante di 110 km/h a cui

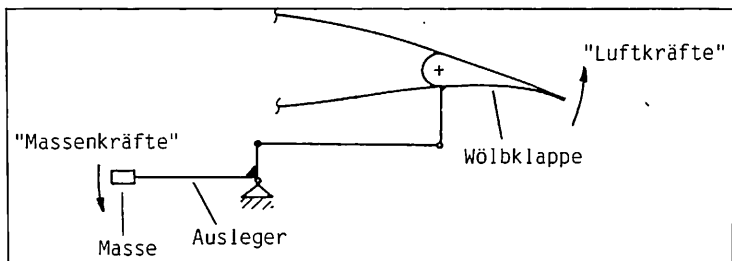


Fig. 1 - Schema di funzionamento del meccanismo.

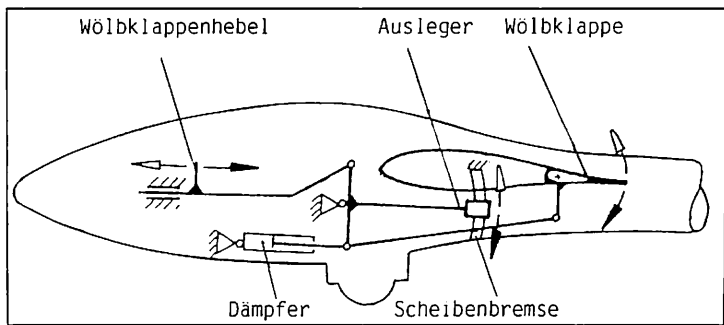


Fig. 2 - Meccanismo flap del Mü 28.

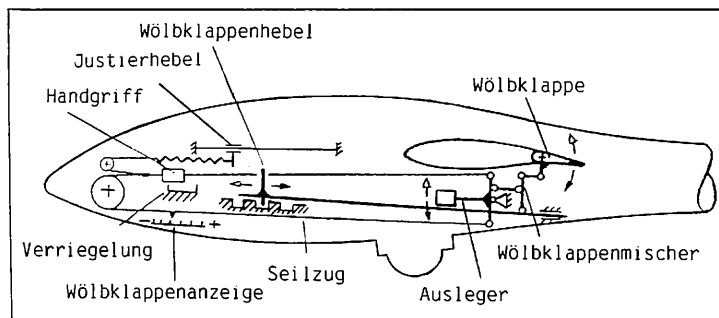


Fig. 3 - L'installazione del meccanismo in retrofit in un LS3 è risultata più complicata di quella del Mü 28.

Wölbklappenhebel	Leva dei flap
Ausleger	Braccio
Wölbklappe	Flap
Dämpfer	Ammortizzatore
Scheibenbremse	Freno
Justierhebel	Leva di regolazione
Handgriff	Maniglia
Verriegelung	Blocco
Wölbklappenanzeige	Indicatore flap
Wölbklappenmischer	Miscelatore flap

corrisponde, per avere la resistenza minima, una posizione dei flap da -2 a -3 , regolazione che dovrebbe essere effettuata dal pilota.

Naturalmente il progresso dell'elettronica ci permetterebbe di realizzare un indicatore in grado di fornire la posizione ideale del flap calcolandola in base alla velocità ed al fattore di carico, ma chi non è ancora stato colto in flagrante per aver dimenticato di cambiare la posizione del flap?

Il sogno dei flap automatici si è comunque avverato: merito soprattutto del lavoro dei gruppi accademici dell'Akaflieg. Durante il progetto dell'ormai affermatissimo Mü 28, alla fine degli anni '70, l'Akaflieg era praticamente stato costretto a seguire la strada dei flap automatici. Infatti la concezione del Mü 28 partiva dall'idea di un profilo simmetrico per cui si rendevano necessari dei flap per migliorare le prestazioni di volo.

La regolazione manuale dei flap già dall'inizio appariva una cosa impossibile durante il volo acrobatico. In questo caso il pilota necessita della sua piena concentrazione per svolgere correttamente le figure di volo. Inoltre le forze da applicare alla leva dei flap sarebbero risultate notevolissime. Inizialmente si era pensato di collegare il comando dei flap al comando del timone di profondità, in modo che queste due parti mobili si muovessero in senso opposto. Questo sistema è spesso impiegato sugli aeromodelli, ma anche su aerei acrobatici come l'«Acrostar» di Arnold Wagner oppure sul Phoebus del prof. Eppler.

Ma due motivi sconsigliavano l'applicazione di questo sistema: primo il problema di armonizzazione dell'angolo tra il timone di profondità e quello dei flap; inoltre apparivano sforzi di barra fino a 40 kg nelle richiamate. Rimaneva il sistema dei flap automatici.

È curioso che proprio a causa degli sforzi di barra si sia poi trovata la soluzione.

Con l'aiuto di una «massa di bilanciamento» è stata creata una specie di bilancia che automaticamente, con le diverse velocità e fattori di carico, fa assumere al flap la posizione ottimale.

Lo schema n. 1 indica come sono collegati massa e flap. È molto importante che questa venga posizionata nella zona del baricentro in particolare per evitare il flutter e per ragioni di meccanica del volo. Sarebbe stato altrimenti possibile applicare le masse direttamente ai flap.

Come funzioni tutto il sistema è facilmente spiegato: variando costantemente la velocità succede che, a causa della gravità terrestre, il flap non può assumere — data la presenza della massa — la posizione di minima resistenza. Questo fa sì che volando lentamente i flap assumono una posizione positiva poichè sono «tirati giù» dal peso della massa e risentono della diminuita forza aerodinamica. Analogamente nel volo veloce vanno in posizione negativa a causa dell'aumento delle forze aerodinamiche stesse. Inoltre, variando il fattore di carico, per esempio richiamando, tale massa subisce la stessa accelerazione (diventa «più pesante») e di conseguenza il flap si inclina di più. Questo effetto diminuisce all'aumentare della velocità a causa del grande aumento delle forze aerodinamiche.

Se il pilota vola p.e. la cosiddetta parabola a 0 g, il flap automaticamente assume la posizione di minor resistenza, indipendentemente dalla sua velocità. A causa dell'annullarsi della forza di gravità, controbilanciata dalla forza centrifuga, in questo assetto di volo la massa non influisce in nessuna maniera sul sistema.

Ma anche l'ala in questa situazione non fornisce alcuna portanza e quindi, se il sistema è regolato correttamente, il flap assume la sua posizione negativa massima che è quella di minima resistenza.

Queste prime considerazioni teoriche dimostrano che con un meccanismo relativamente semplice è possibile volare perfettamente «sulla» polare.

Era risultato che i flap si regolavano proporzionalmente al coefficiente adimensionale di portanza e quindi l'automatismo considerava sia assetti di volo stazionari che non stazionari.

Erano nati i flap automatici per il Mü 28!

Seguivano numerosi studi sulle conseguenze dell'automatismo sulla stabilità di volo del Mü 28. Si concludeva che la manovrabilità in volo acrobatico era notevolmente aumentata.

La prima dimostrazione della teoria è stata fornita da un aeromodello del Mü 28 in scala 1:4, attrezzato con un sistema di telemetria che trasmetteva i dati sulla velocità, fattore di carico, inclinazione dei flap, che poi venivano elaborati da un calcolatore.

Avendo avuto l'impressione che questi voli confermassero pienamente ciò che era stato previsto per via teorica, si decise di avviare la costruzione del Mü 28 ed il volo di collaudo venne effettuato nell'agosto dell'83. Un mese dopo iniziarono i collaudi dell'automatismo ed il successivo adattamento dello stesso alla polare.

Il diagramma 2 mostra schematicamente il funzionamento dell'automatismo. La leva dei flap si muove sempre contemporaneamente ai flap stessi e l'automatismo può essere bloccato in ogni istante tramite un freno a disco. La lunghezza del bilanciere è di circa 40 cm, la massa di bilanciamento è di circa 4 Kg. L'automatismo è collegato ad un ammortizzatore per frenare oscillazioni e reazioni eccessive durante il volo acrobatico.

Ulteriori voli di collaudo e l'impiego dell'aliante nelle competizioni evidenziano l'efficacia e l'affidabilità del sistema in tutte le figure del volo acrobatico. Maturò poi la decisione di installare un automatismo analogo in un LS3.

A causa dello spazio ristretto a disposizione nella fusoliera l'installazione risultava abbassanza problematica (ved. diagr. 3), inoltre l'automatismo doveva essere adattato alla cinematica dei comandi di un aliante di serie.

Nella prima versione si utilizzava ancora un ammortizzatore ed un bilanciere di 40 cm. Nei voli di collaudo ci si accorgeva però che l'ammortizzatore era troppo forte e che la massa era troppo grande, perciò il primo venne eliminato e la massa ridotta da 1,6 a soli 600 g. Inoltre dovevano essere applicati dei pesi di trimmaggio sui flap, vicino alla radice dell'ala. I primi rilevamenti all'Idaflieg durante l'estate '84 confermavano la validità del sistema.

Durante i collaudi in volo si notava un'ottima maneggevolezza ed un comportamento poco problematico. Si manifestavano però due fenomeni caratteristici, ma non previsti. Per prima cosa, durante lo stallo i flap andavano di colpo in posizione negativa e con questo aumentava la velocità di discesa verticale, spingendo però un po' avanti la cloche i flap si riassetavano nella posizione giusta. Lo stesso comportamento si verificava anche azionando i diruttori. In questi casi, la turbolenza sull'ala «inganna» l'automatismo. Fatta questa esperienza, durante l'inverno '84/85 si provvide a delle modifiche. Un bilanciere più compatto doveva assicurare una maggior sicurezza anti-flutter, la lunghezza di 8 cm (invece di 40) veniva compensata da un aumento della massa da 0,6 a 4 Kg.

Dopo una serie di ulteriori collaudi e piccole modifiche, si può così riassumere il comportamento in volo: la variazione dell'assetto rispetto alla variazione della velocità rimane molto modesta.

Diminuisce inoltre l'escursione di barra rispetto alla variazione della velocità. L'aliante è più maneggevole senza essere più nervoso, si ha la netta impressione che l'aliante diventi più

«vivace». Diventa un vero piacere volare dinamicamente. In breve: è stata aperta una nuova dimensione per il volo a vela.

Quali sono le prospettive future dei flap automatici? Attualmente si sta richiedendo un'omologazione unica per «LS3/Automatic».

Con un'omologazione generale si potrebbe usare questo tipo di automatismo anche su altri LS3.

I costi sono approssimativamente analoghi a quelli di un variometro elettrico con calcolatore.

L'installazione può essere effettuata soltanto dal costruttore oppure da altra impresa autorizzata dallo stesso costruttore. Nel prossimo futuro appare realizzabile un aliante di Classe 15 metri nella cui progettazione si tenga già in considerazione questa soluzione — naturalmente in licenza, in quanto questo meccanismo è già brevettato.

Sarà possibile l'impiego di profili nuovi che tengono conto di un intervallo più ristretto della posizione dei flap e quindi di profili laminari più stretti perchè non sono più necessari gli ampi intervalli di velocità oggi richiesti per i flap con posizione fissa.

Si potrà così ottenere un aliante di elevatissime prestazioni e grande comodità di pilotaggio. I predecessori: Mü 28 e LS3/Automatic hanno già dimostrato la fattibilità di questa soluzione.

(da AEROKURIER, gennaio '87, a cura di Jens Kröger)

AKR
KERAMOS

Boutique
Christoffle

VENINI

BERNARDAUD
PORCELAINES DE LIMOGES

KOSTA BODA

ARABIA
FINLAND

DAUM

RIEDEL

ZANI

HUTSCHENREUTHIER
1814

SAINT-LOUIS

ROYAL WORCESTER

iittala finland

La tradizione dei maestri, le nuove forme dei designers
in un ambiente che facilita la tua scelta.

Piazza San Rufo, 7 Rieti - tel. 40147

DA ALBUQUERQUE, USA

(a cura di ALCIDE SANTILLI)

Dal 7 al 16 luglio si è svolto sull'aeroporto di Hobbs il 54° Campionato nazionale della classe Libera, diretto da Steve Maier, nel quale ebbi il piacere di collaborare. Dei dieci giorni disponibili tre furono inoperosi per la pioggia ed altre giornate videro modeste condizioni. In occasione del Campionato, la strada d'ingresso al campo è stata intitolata Jack Gomez Boulevard, in ricordo dell'amico tragicamente scomparso poco tempo fa.



Sullo sfondo della fotografia è visibile la costruzione destinata alla Soaring Society of America.

Il pilota James Stabler di Dallas, Texas, ebbe la sfortuna di doversi lanciare dal suo Nimbus 2 perchè, subito dopo lo sgancio, il timone di profondità non rispondeva ai comandi, ma nel contempo ebbe la fortuna di salvarsi senza alcun danno fisico, da soli 300 metri di quota.

La vittoria, molto attentamente costruita, è andata al giovane Ron Tabery, figlio di un mio caro amico di vecchia data volovelistica.

A proposito di vecchi, ho visto che nel vostro numero di gennaio vi ponete la domanda: cosa si fa con gli alianti del decennio passato? Io ci volo! Come potete vedere dalla foto che allego, un triangolo di 200 km, con il Libelle 301B, nel pomeriggio è un ottimo digestivo!



A Daggett, California, Karl Striedieck si è laureato campione volando con il Ventus A, seguito da Doug Jacobs, ben conosciuto da Rieti, che volava con l'LS-6b. Il tempo non fu propizio e Karl fu l'unico pilota a chiudere tutti i temi assegnati.

Particolarmente grave l'incendio di un hangar in legno, forse a causa di un corto circuito, che portò alla totale distruzione 15 alianti, due caravan ed un grosso bimotore. Rimasero ceneri e metalli contorti. Le macchie scure sul cemento del pavimento erano le uniche tracce degli uccelli di vetro e di plastica.

Dal 4 al 13 agosto a Uvalde, Texas, Klaus Holighaus a bordo del suo Discus vinse nella standard dove campione divenne Tom Beltz seguito da Eric Mozer, Karl Striedieck, John Byrd e Billy Hill, tutti volavano sul Discus.

Qui ora si veleggia bene. Diminuiscono le occasioni per scrivere ma aumentano i voli.

Non è esattamente paradiso, però... quasi. Godetevi tutti una buona stagione, sana e salva, volando! Tanti apprezzamenti per gli articoli ben scritti di Demetrio Malara.

Ciao.

Albuquerque, luglio/agosto 1987

A.S.



PILOTI ... IN VOLO, MOGLI ... AL LAGO!

Non che dei volovelisti impazziti e colti da improvviso raptus uxoricida decidano di sopprimere «allagando» le pur beneamate consorti... anzi! Spiegando a ritroso il titolo, il lago è quello alpino di BLED (YU) e le mogli saranno quelle dei volovelisti, in volo appunto sull'aeroporto di LESCE-BLED (e dintorni), durante la prossima 3^a COPPA INTERCONTINENTALE «ELAN» DI VOLO A VELA, che garantirà un sicuro divertimento sia ai piloti che una stupenda vacanza in riva al rinomato lago alpino appunto... alle mogli!

La gara avrà luogo dal 20 maggio al 4 giugno '88 (compreso i giorni d'allenamento), in contemporanea con i «Nazionali» jugoslavi.

Aperta anche a piloti stranieri, può fornire pure un ottimo punteggio in Graduatoria Nazionale.

La competizione si svolge in classe unica, con alianti propri di qualsiasi tipo, equiparati dai fattori correttivi delle tabelle tedesche e, ad un buon piazzamento, può pure garantire la promozione in Categoria Nazionale.

Nei precedenti articoli di presentazione è già stata descritta l'incantevole regione montuosa sulla quale avranno luogo i temi di gara: ampie, atterrabilissime verdi vallate sovrastate da boschive montagne, scoscese e dalle linee di crinale molto regolari, per condizioni sia dinamiche che termiche ottimali, per voli sicuri con anche... comodi aeroporti volovelistici ogni circa 50 Km!

Si passa praticamente dalle Alpi Giulie friulane lungo le catene jugo-austriache delle Karavanche e del Pohorje (da Tarvisio a Maribor), alla pianura del fiume Drava ai confini con l'Ungheria... c'è da divertirsi!

Le mogli intanto potranno gioire delle possibilità ricreative offerte dalla località turistica di Bled col suo lago e dintorni: classiche le passeggiate intorno al lago o nei boschi circostanti, le visite al castello-museo (a strapiombo sul lago) o la gitarella in barca per l'isoletta. Per i più esigenti, però, Bled offre anche campi di tennis e minigolf, bowling e palestre.

Chi ama il trekking o le scalate in montagna può percorrere le attrezzate vie per ascendere il Monte Triglav (Tricorno) con i suoi rifugi, che con i suoi 2.870 metri è il più alto della Jugoslavia, o effettuare suggestive escursioni sull'altopiano di Pokljuka (sovrastante Bled) o verso l'altro lago, altrettanto stupendo, di Bohinj.

Per i più «specialisti» non mancano, al lago, le possibilità di veleggiare (in barca o windsurf) o di mettere i remi in acqua per canoa o canottaggio. Chi volesse nuotare non nel lago vi sono piscine all'aperto o coperte con annessi servizi sauna, idromassaggi, massaggi ecc.

I «superspecialisti» hanno la possibilità di attentare alla vita delle famose trote del fiume Savica o... alla propria cavalcando nell'ottimo e ben organizzato maneggio. Gli «elitari» poi potranno attemparsi e perdersi nel soffice verde del magnifico campo di golf 18 buche...

Il ristorante sull'aeroporto serve ottimi manicaretti ma, per i più «viziosi» la serata è d'uopo passarla al caratteristico ristorante-taverna «Casinò», con relativa capatina «digestiva» ai tavoli verdi...

I mesi migliori, sede abituale di stages bisettimanali (!) di allegre comitive di svizzeri e tedeschi, sono MAGGIO e GIUGNO.

Inutile dire che le possibilità di alloggio variano dal Gran Park Hotel al... campeggio (attrezzato per tende e camper) in aeroporto, con una miriade di pensioncine private dall'ottimo trattamento e dal basso costo in mezzo.

A proposito! Il traino (solo aereo) si effettua con aerei Piper Super Cub e UTVA 75 (un aereo locale tutto in metallo simile al SIAI) per il costo di 4 DM (circa 2.900 Lire) al minuto (traino medio 7-8 minuti).

L'aeroporto è a 504 m QFE, la pista in erba è di ben 1.150 metri e larga 60.

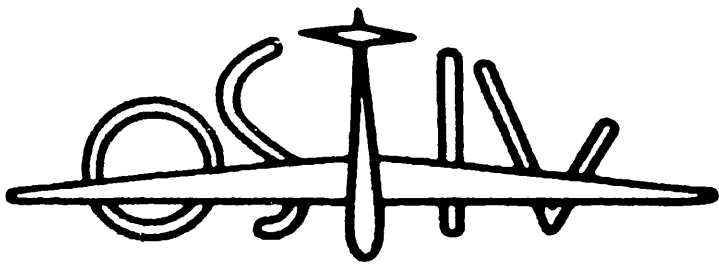
Dall'Italia vi si arriva comodamente da tre valichi confinari:

- da Tarvisio (autostrada A-23, via Udine) proseguendo per 45 Km oltre il confine;
- da Gorizia (autostrada A-4 fino a Villesse indi raccordo per Gorizia) proseguendo per Aidussina-Lubiana-Kranj;
- da Trieste (valico di Sesana) proseguendo poi sempre per Lubiana-Kranj-Jesenice: un'ora e mezzo di autostrada dal confine. Nessuna formalità particolare al confine: serve il passaporto.

Attualmente la moneta locale, il Dinaro, vale circa 1,5 lire; a causa del diverso ed... abissale differenziale inflattivo fra le due economie si prevede però le due monete raggiungano la... parità nei primi mesi dell'88, finendo poi... sottozero!

Attualmente un litro di benzina costa circa 620 lire, un pranzo in ristorante (compreso l'ottima birra) sulle 6-7000 lire, un pernottamento con prima colazione dalle 10 alle 16.000 lire normalmente.

Per partecipare alla gara o qualora si voglia passare una bella vacanza nel periodo voluto in questo paradiso volovelistico-ma-non-solo, si contatti il Centro Volovelistico Alpino:



CONGRESSO DI BENALLA 1987

ANTICIPAZIONI

(a cura di DEMETRIO MALARA)

Le relazioni presentate all'ultimo Congresso OSTIV, svoltosi a Benalla (Australia) nel gennaio scorso, non sono ancora state pubblicate. A VOLO A VELA, tuttavia, è giunta una raccolta di riassunti (o meglio, condensati) di queste relazioni dalla quale si può estrarre i motivi di maggiore interesse, in attesa delle versioni complete.

L'argomento dello studio e della sperimentazione dei materiali compositi è stato affrontato più volte, e ciò non meraviglia se si pensa che la fibra di vetro è oramai impiegata nella larghissima maggioranza dei casi e che i materiali compositi e le fibre di carbonio si stanno prepotentemente affacciando alla ribalta.

Gli australiani Clark e Van Baricum, in particolare, hanno presentato alcune considerazioni circa la resistenza a fatica dei materiali compositi in fibra di carbonio assoggettati a danni da impatto. Gli autori hanno concentrato la loro attenzione su ciò che essi chiamano BVID, per esteso «Barely Visible Impact Damage», ossia i danni appena visibili che possono essere causati da incauto maneggio di alianti durante le manovre di rimessaggio, oppure dalla caduta di pietre o piccoli utensili. Questi danni possono essere così lievi da risultare addirittura invisibili durante un esame meno che accuratissimo ed è quindi possibile che sfuggano ai controlli effettuati durante ispezioni periodiche, ad esempio alle «1000 ore» o al rinnovo del C.N. È opinione di Clark e Van Baricum, tuttavia, che questi urti possano causare la riduzione della resistenza a compressione delle strutture in fibra di carbonio e che infine la vita a fatica della struttura possa soffrirne, specie se si combinano gli effetti di questi fenomeni alla degradazione dovuta alle condizioni ambientali.

La ricerca svolta dai tecnici australiani era tesa a determinare: — se la zona danneggiata possa estendersi sotto l'effetto dei carichi, prevalentemente di compressione, a cui è assoggettato il dorso dell'ala;

— le caratteristiche di questa propagazione del danno ed i parametri che la regolano;

— l'influenza dello spettro di carico e delle sue variazioni.

Sono stati utilizzati, come provini, dei pannelli di fibra di carbonio a 56 strati, di dimensioni 30 x 100 mm, danneggiati per mezzo di impatti ad energia controllata; sono state pure tenute sotto controllo le dimensioni e caratteristiche dell'area danneggiata, in modo da ridurre la dispersione sperimentale. Vale la pena di riportare per esteso le conclusioni degli autori:

1) La propagazione del danno, fino al cedimento del provino, si è verificata dopo l'applicazione di cicli di fatica a livelli di sforzo non molto superiori ai livelli di progetto tipici dei velivoli militari; i livelli applicati, inoltre, sono considerati realistici viste le approssimazioni di progetto, le imprecisioni in fase di produzione e le incertezze circa le reali condizioni operative.

2) L'area danneggiata, inizialmente circolare, si è estesa in una direzione normale a quella del carico applicato, ed il rateo di espansione è risultato legato alla larghezza della zona danneggiata, secondo una legge cubica.

3) La dispersione dei risultati sperimentali è stata piuttosto ridotta e paragonabile a quella di prove simili su materiali metallici. Ciò si deve, probabilmente, alla cura posta nel controllare la tecnica di prova e le dimensioni iniziali della zona danneggiata.

4) L'eliminazione dei cicli a basso livello di carico dallo spettro di prova non ha dato variazioni apprezzabili della vita a fatica dei provini. Questo significa che è lecito ridurre il tempo di esecuzione di una prova a fatica (ad 1/3) e che la vita a fatica di una struttura composita (a differenza dei materiali metallici) si consuma più rapidamente a carichi elevati.

5) L'uso di un trattamento termico addizionale al termine del processo produttivo ha raddoppiato la vita a fatica.

6) L'accrescimento della zona danneggiata è comunque stato discontinuo in alcuni provini.

L'australiano Payne si è pure occupato di resistenza a fatica, questa volta però si è trattato di fibra di vetro. Lo scopo della ricerca era quello di determinare un valore ottimale di vita a fatica per le strutture in fibra, nelle condizioni di impiego tipiche dell'Australia.

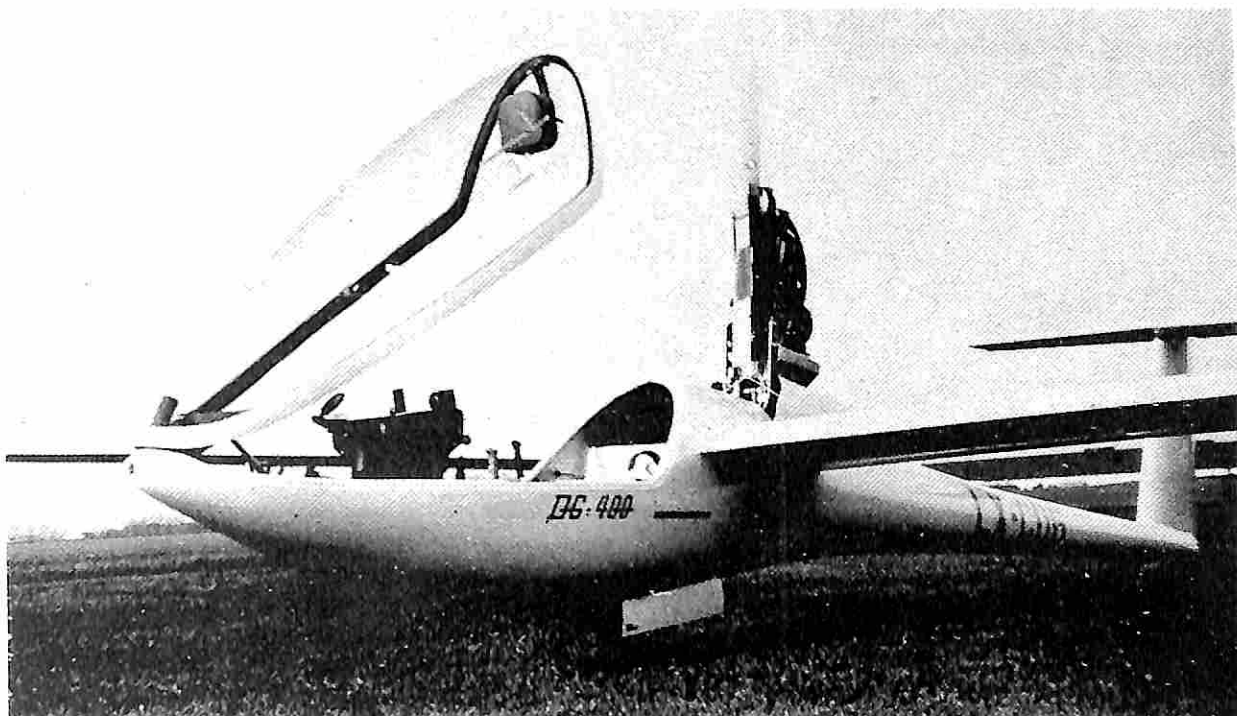
Per far questo si sono esaminati i dati riportati in letteratura sulla resistenza a fatica di un materiale composto da tessuto in fibra di vetro «Molan» e resina Epon 828. In base allo spettro di carico presunto sono state calcolate le durate di vita a fatica in funzione di diversi valori del coefficiente di riduzione di resistenza a fatica ($K\sigma$).

Allo stesso tempo una serie di prove sperimentali su provini del materiale citato ha permesso di rilevare un coefficiente di dispersione pari a 16, cioè assai maggiore di quello relativo alle leghe di alluminio.

L'esame dei risultati analitici ha mostrato una inusitata dipendenza della vita a fatica dal valore di K , al punto che una struttura in fibra potrebbe essere soggetta a serie limitazioni, a seconda dello spettro di carico a cui è sottoposta.

Infatti, date le condizioni di carico tipiche dell'impiego in Australia e date le incertezze di cui si è parlato, per $K\sigma = 2$ si otterrebbe, con una dispersione di 16, una vita media a fatica di 600.000 ore ed una «safe life» di 37.500 ore, risultato più confortante; se tuttavia si assume $K\sigma = 2.2$ (una variazione di solo 10%) la vita media è di 90.000 ore e, con la medesima dispersione, la «safe life» è pari a 5.600 ore, risultato piuttosto allarmante.

L'autore conclude affermando (con ragione, crediamo) che questa ricerca ha dimostrato affermando (con ragione, crediamo) che questa ricerca ha dimostrato la necessità di eseguire sistematicamente una serie di prove complete di fatica su provini in fibra, per accumulare dati sufficienti all'esecuzione di accurate analisi statistiche che permettano di confrontare le caratteristiche di questi materiali con quelle dei materiali metallici e che, aggiungiamo noi, permettano di costituire una base di dati mediante la quale valutare i nuovi materiali che si stanno affacciando alla scena volovelistica.



DG-400 - Da 6 anni in produzione e sempre valido per le sue grandi prestazioni. Oltre 200 pezzi consegnati.

Lo sapevate che il DG-400 possiede l'ala più leggera che un 17 m in plastica abbia mai avuto e che rimarrà così anche in futuro perché i nuovi profili più sottili non consentiranno tale risultato? Per questo il divertimento del volo inizia già col montaggio del DG-400 e continua alla sera con lo smontaggio. Di certo non in fuori campo!

DG-500 - Aliante di alte prestazioni con motore retrattile e apertura alare di 22 m

DG-600 - Il super aliante classe 15 m della nuova generazione con prolunghe a 17 m

Venduto da GLASFASER ITALIANA srl

Glaser-Dirks Flugzeugbau GmbH
Im Schollengarten 19-20 - 7520 Bruchsal 4 - Untergrombach, West-Germany
Telefon 07257/1071 - Telex 7822410 gl dg d

PROVE DI VOLO DG 600

PRIME IMPRESSIONI

(a cura di EMILIO TESSERA-CHIESA)

Sabato mattina 4 luglio con gli amici Danilo Spelta, Dario Rasero e Renzo Peccolo ci recavamo sull'aeroporto di Karlsruhe per la prova in volo del nuovo aliante DG 600 della Glaser Dirks.

L'aliante ha una linea estremamente gradevole e l'ala ricorda vagamente quella del Discus.

Il posto di pilotaggio (larghezza come DG 300) è molto comodo con gambe ben sollevate, possibilità di regolare lo schienale con la solita pompetta, ottima accessibilità agli strumenti, ottima visibilità dovuta alla capottina in un unico pezzo che arriva sino al musetto.

La ruota solleva la fusoliera dal terreno circa 8 cm in meno della tradizione Glaser Dirks (DG 200 e DG 300) il che potrà dare qualche problema agli sportellini del carrello, atterrando in campi con erba alta.

L'ala di 11 metri quadri nella versione 15 metri, ha un profilo molto sottile, quasi piatto sul ventre, ed ha striscie di turbolatori sia sul dorso (più grandi) che sul ventre (più piccoli).

I freni aerodinamici sono eccezionalmente efficaci e a fine corsa sono collegati con il freno sulla ruota.

La prova in volo fatta nella versione 17 metri, ha dato una immediata impressione di grande sicurezza e affidabilità sino dai primi istanti.

La macchina è estremamente stabile sotto traino, con comandi morbidi e progressivi.

Molto facile il comando di rientro del carrello che viene ottenuto con uno sforzo limitato.

Nel volo libero le prove di entrata ed inversione di virata hanno evidenziato eccezionali tempi di risposta, caratteristica questa già segnalata dal costruttore.

La mancanza di condizioni termodinamiche non ha permesso una valutazione di salita in termica ma solo lo sfruttamento di qualche zerino rotto che ha prolungato di circa 40 minuti la discesa da 800 metri.

Una certa difficoltà nel coordinare in virata piede e cloche per mantenere perfettamente centrato il filo di lana, credo debba essere imputata solo alla necessità di meglio conoscere la macchina e le sue caratteristiche.

Con flap positivi il prototipo ha evidenziato uno sforzo laterale di barra che diventa anche sensibile, ai massimi valori di flap; il costruttore assicura che questo problema sarà eliminato nella produzione di serie.

Non sono state rilasciate dichiarazioni sui test di volo recentemente effettuati per un logico desiderio di massima discrezione, onde fornire solo dati certi al momento opportuno.

Sembra tuttavia da qualche indiscrezione trapelata che le prove di volo abbiano pienamente confermato se non addirittura superato le previsioni del progetto (efficienza 45 in versione 15 metri e 50 in versione 17 metri).

Immatricolato in Italia l'8° DG-300 Elan

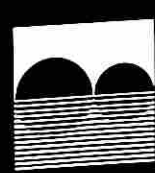
A riprova del buon successo che lo Standard DG-300 Elan sta ottenendo in Italia, lo scorso luglio è stato consegnato l'8° esemplare a marche italiane.

Portando il numero di costruzione 255, dimostra che tale aliante ha incontrato notevoli favori anche sul mercato internazionale, se si pensi che i primi esemplari si sono visti ai Mondiali di Hobbs ('84) e che le prime consegne a privati hanno avuto luogo all'inizio dell'85.

I punti a favore restano senz'altro le ottime caratteristiche di performance, il prezzo competitivo e le consegne «umane», unitamente alle sempre ottime caratteristiche generali di finitura, abitabilità ed estetica, doti comuni a tutta la produzione DG-Elan.

PAOLO DE MARCO



 **BOLIS**



NASTRIFICIO ANGELO BOLIS s.p.A. - Telef.: 035/61.10.53 - Telex 300145 BOLIS I - 24036 Ponte S. Pietro (BG)



La storia della Mazzucchelli ha superato largamente il secolo di età, ed è legata alle cinque generazioni che hanno raccolto l'impegno del fondatore Santino, che nel 1849 mise a frutto il suo intuito e la sua laboriosità.

Alla lavorazione dell'osso e del corno subentrò quella della celluloidi che portò, quasi naturalmente, alla produzione diretta di questo materiale costituendo allo scopo la Società Italiana della Celluloide. L'evoluzione continua dell'azienda, spesso in anticipo sui tempi, ha consentito di aggiungere progressivamente gli acetati di cellulosa, la nitrocellulosa e i plastificanti. Ogni fase di questa storia ha lasciato segni evidenti a Castiglione Olona dove, accanto ai più moderni impianti industriali, coesistono gli stabilimenti dei primi anni del secolo, veri reperti di archeologia industriale oggi destinati a mostre ed esposizioni.

Il pionierismo industriale della Mazzucchelli è stato caratterizzato da una continua attenzione alla formazione professionale fino a dar vita, nel 1942, ad una apposita scuola per i figli dei dipendenti e di molti altri giovani della zona.

Lo sforzo per essere al passo con i tempi ha portato all'adozione del "Company Wide Quality Control", un'esperienza americana e giapponese, adattata opportunamente alla realtà italiana e locale.

Una componente fondamentale di tale approccio è rappresentata dai Circoli della Qualità, introdotti da anni nella vita dell'azienda. I Circoli della Qualità, ai quali partecipa volontariamente un'alta percentuale del personale della Mazzucchelli, consentono di valorizzare il potenziale di idee e creatività dei dipendenti per il miglioramento della qualità dei prodotti, delle condizioni e prestazioni di lavoro ed elevano il clima di partecipazione all'azienda.

L'azienda sorge da oltre un secolo in quella fascia della Lombardia che è stata la culla della rivoluzione industriale dell'Ottocento per i suoi legami con il centro Europa e che ancora oggi resta ai vertici internazionali per opportunità tecnologiche e per capacità imprenditoriali.

I fattori geografici ed ambientali, è noto, influiscono grandemente sugli uomini e ne determinano le azioni, l'impegno, il lavoro, la produttività. Castiglione Olona è un centro di arte e di cultura rinascimentale al confine tra l'Italia e la Svizzera.

Aeroporti ed autostrade consentono di raggiungere Castiglione Olona con estrema facilità.

Dall'aeroporto di Milano-Linate si arriva a Castiglione Olona in un'ora circa.



MAZZUCHELLI

Si imbocca la Tangenziale Ovest poi l'autostrada Milano-Laghi in direzione Varese, si esce a Gazzada. Dall'aeroporto Milano-Malpensa si raggiunge Castiglione Olona in 30 minuti circa.

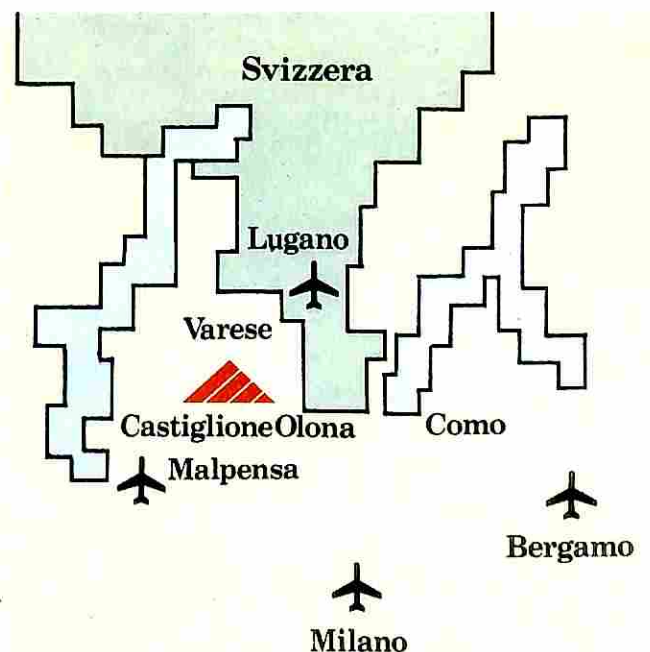
Si seguono le indicazioni per l'autostrada per Milano che s'imbocca a Gallarate in direzione Varese. Uscire a Gazzada.

Dall'aeroporto di Lugano-Agno, collegato direttamente a Zurigo, Ginevra, Nizza e Venezia, si arriva a Castiglione Olona in circa 45 minuti.

All'uscita dall'aeroporto si gira a destra in direzione Ponte Tresa e si prosegue poi per Varese. In Varese si seguono le indicazioni per l'autostrada per Milano e si esce a Gazzada.

All'uscita di Gazzada si prosegue sulla superstrada per 4 km e raggiunto il fondo valle si gira a destra per Castiglione Olona.

Gli uffici e la fabbrica Mazzucchelli sono immediatamente prima del paese.



CREAZIONI

Vernit

F.lli PREMAZZI

21040 CISLAGO (VA) - Via Cavalieri di V. Veneto, 168 - Tel. 02/96382467-96380445



Sistema d'arredamento

PAMALTM

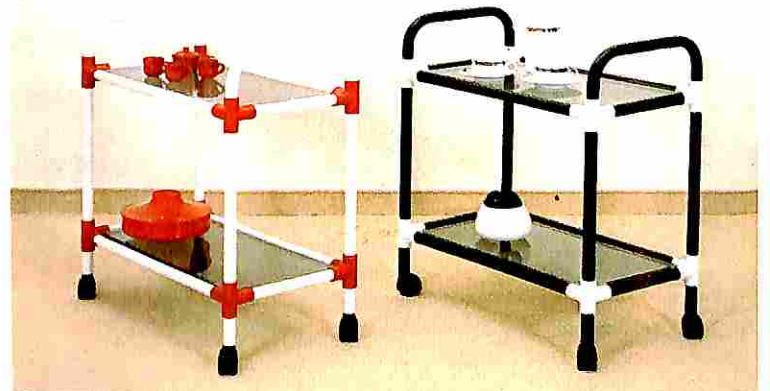
— CASA

— NEGOZIO

— UFFICIO

— GIARDINO

Le nostre strutture sono nella loro composizione:
alluminio, cristallo, perpex e legno.
Abbiamo così eliminato il ferro e tutti quei
materiali che nel tempo si logorano e danno
luogo a fastidiose e pesanti spese di manutenzione.



Eseguiamo arredamenti su misura e a disegno
del Vs. professionista o arredatore di fiducia.
Interpellateci per consulenze e preventivi
senza impegno.

Prontuario di frasi a tutti gli usi per riempire di vuoto il nulla

Il professor Marco Marchi, dell'Istituto di biostatistica ed epidemiologia dell'Università di Pisa e il prof. Piero Morosini, direttore di laboratorio dell'Istituto Superiore di Sanità, hanno svolto uno studio linguistico dei vari piani sanitari elaborati in questi ultimi anni, estrapolandone i concetti e le frasi più ricorrenti e realizzando la tabella che qui presentiamo ironicamente definita «Generatore automatico di piani sanitari». Infatti, mediante questa tabella è possibile, con opportuna ricombinazione dei vari

«ingredienti» di cui è composta la tabella stessa, sviluppare sette milioni di frasi che dicono tutto e niente.

Gli autori, che hanno presentato questo loro studio a un recente convegno, affermano che questa tabella dovrebbe essere motivo di riflessione e di ripensamento per i politici e per i burocrati nella stesura di testi che non siano più caratterizzati dalla ricerca dell'effetto formale, ma dalla chiarezza dei contenuti e dalla semplicità dell'esposizione.

Per una semplice verifica suggeriamo ai nostri lettori di scegliere a caso uno dei dieci soggetti della prima colonna, facendo poi seguire uno dei dieci verbi della seconda colonna e quindi un periodo qualsiasi di ognuna delle colonne successive. Si otterrà sempre una frase che, pur avendo un senso compiuto risulterà priva di qualsiasi logica, esempio di un certo linguaggio tipico dei nostri uomini politici.

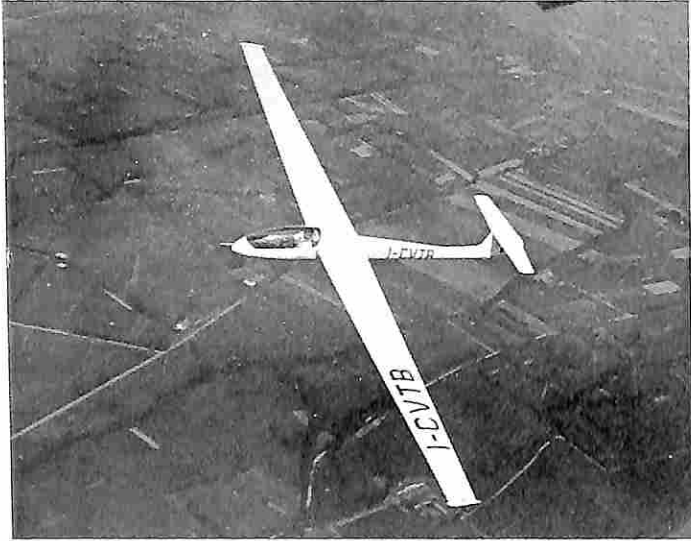
L'utenza potenziale	si caratterizza per	il ribaltamento della logica assistenziale preesistente	nel primario interesse della popolazione	sostanziano e vitalizzando	nei tempi brevi, anzi brevissimi	la trasparenza di ogni atto decisionale
Il bisogno emergente	privilegia	il superamento di ogni ostacolo e/o resistenza passiva	senza pregiudicare l'attuale livello delle prestazioni	recuperando ovvero rivalutando	in una ottica preventiva e non più curativa	la non sanitarizzazione delle risposte
Il quadro normativo	prefigura	un organico collegamento interdisciplinare ad una prassi di lavoro di gruppo	al di sopra di interessi e pressioni di parte	ipotizzando e perseguendo	in un ambito territoriale omogeneo, ai diversi livelli	un indispensabile salto di qualità
La valenza epidemiologica	riconduce a sintesi	la puntuale corrispondenza fra obiettivi e risorse	secondo un modulo di interdipendenza orizzontale	non assumendo mai come implicito	nel rispetto della normativa esistente	una congrua flessibilità delle strutture
Il nuovo soggetto sociale	persegue	la verifica critica degli obiettivi istituzionali e l'individuazione di fini qualificanti	in una visione organica e ricondotta a unità	fattualizzando e concretizzando	nel contesto di un sistema integrato	l'annullamento di ogni ghetizzazione
L'approccio programmatico	estrinseca	il riorientamento delle linee di tendenza in atto	con criteri non dirigistici	non sottacendo mai anzi puntualizzando	quale sua premessa indispensabile e condizionante	il coinvolgimento attivo di operatori e utenti
L'assetto politico-istituzionale	si propone	l'accorpamento delle funzioni ed il decentramento decisionale	al di là delle contraddizioni e difficoltà iniziali	potenziando ed incrementando	nella misura in cui ciò sia fattibile	l'appianamento di discrepanze e diserie esistenti
Il criterio metodologico	presuppone	la ricognizione del bisogno emergente e della domanda non soddisfatta	in maniera articolata e non totalizzante	non dando certo per scontato	con le dovute ed imprescindibili sottolineature	la ridefinizione di una nuova figura professionale
Il modello di sviluppo	porta avanti	la riconversione ed articolazione periferica dei servizi	attraverso i meccanismi della partecipazione	evidenziando ed esplicitando	in termini di efficacia di efficienza	l'adozione di una metodologia differenziata
Il metodo partecipativo	auspica	un corretto rapporto fra struttura e sovrastrutture	senza preconstituzione delle risposte	attivando ed implementando	a monte e a valle della situazione contingente	la demedicalizzazione del linguaggio

Dal Notiziario dell'Associazione Ex-allievi dell'Istituto di Setificio di Como, che a sua volta lo ha ricavato dal Notiziario del L.C. Milano Borromeo. Troppo bello per non portarlo a conoscenza dei nostri lettori!



Voilo a Vela

PERIODICO DEI VOLOVELISTI ITALIANI



NUMERO TREDICI • ANNO TERZO

FEBBRAIO 1959

La copertina del n. 13 - Anno 3° (2ª serie edita a cura dell'A.V.M. di Milano) presenta il Veltro dei fratelli Alberto e Piero Morelli, detentore del primato di distanza libera con 300 Km (9.8.57).

TUTTI PER TUTTI

Il 1° «Briefing volovelistico Due Torri» — svoltosi il 1° febbraio a Bologna — deve essere considerato — per il nostro volo a vela — uno dei più importanti avvenimenti di questi ultimi anni.

Più di cento Piloti di aliante di ogni temperamento e preparazione sportiva — e Dirigenti e Amici — hanno potuto esprimere in libertà idee, suggerimenti e critiche — o semplicemente porre domande — sulla situazione generale e particolare.

È bene sottolineare subito che se esistevano ancora dubbi sui sentimenti dei volovelisti italiani, questi dubbi sono stati chiariti nel corso dei vari interventi.

Ora sappiamo che ciò che vogliono i «Campioni» poco si accorda con i desideri della maggioranza. Lo scarso denaro di cui il volo a vela italiano dispone deve continuare ad essere speso a favore di tutti e con molto discernimento. Per questo il nostro pensiero collima con quello di Mirzan.

Non è giusto e logico che in una famiglia si nutra un membro di manicaretti, a costo di affamare gli altri. Non sarebbe giusto e logico che in Italia si costruissero pochi alianti costosi, sui quali, per evidenti ragioni, volerebbero solo i più abili, quando invece necessitano molte macchine, meno impegnative ma che diano la possibilità di volare a tutti. Tanto più che con costi ragionevoli si possono oggi realizzare onesti alianti di buone caratteristiche.

Ben vengano i super-alianti. Ma come sovrappiù e senza alcun scapito agli obbiettivi che ancora devono essere raggiunti. Una politica che soddisfi ed interessi la totalità del nostro volovelismo — anche a costo di qualche sacrificio personale — è quella che noi vogliamo. Se obbiettivi s'intendono la diffusione del nostro sport e la creazione di una base numerica e qualitativa degna di valutazione.

In un Paese dove (come nel nostro) i Governi ostacolano o addirittura ignorano la creazione di una mentalità aeronautica all'altezza dei tempi, questa è l'unica strada da seguire per «tentare» di essere presi in considerazione; e se vogliamo tentare di far sentire la nostra voce — anche fuori della stampa specializzata — più alta di certe voci (e purtroppo non mancano quelle di aviatori) che approvano sciocchezze tipo alienazione di aeroporti.

La politica e gli obbiettivi sono — dopo Bologna — assolutamente chiari. Non c'è che da proseguire, con la fiducia di tutti.

LA REDAZIONE

1° Briefing Volovelistico Due Torri

Bologna, 1° febbraio 1959

Il successo del 1° Briefing nazionale, organizzato dai volovelisti dell'Aero Club di Bologna, ha superato ogni ottimistica previsione ed è stato pieno ed entusiasmante. Ne sia dato giusto merito a Luigi Baviera e Giovanni Cavazzoni, che lo hanno ideato, e all'Ing. Giorgio Regazzoni, Presidente dell'Aero Club, che ne ha favorito la realizzazione.

Centoundici, esattamente, sono stati i partecipanti, di cui dieci invitati. Ne diamo l'elenco numerico: Biella 1, Bologna 17, Como 5, Cremona 1, Forlì 1, Genova 4, Milano AVM 36, Milano CPV 6, Modena 5, Padova 13, Parma 5, Roma 5, Torino 1, Venegono 1.

Gli invitati: Generale Umberto Nannini, Plinio Rovesti e Quirino Scano del Centro Nazionale Volo a Vela di Rieti, Guidantonio Ferrari, Zoli Angelo, Capitano Piana, Dr. Marcassa, Colonnello Cippitelli, Colonnello Buri, Colonnello Adriano Mantelli.

L'Aero Club Vergiate ha aderito telegraficamente. Il Briefing, per la storia, si è sistemato nel locale «Tre Galli d'Oro», di Via S. Stefano.

Dello svolgimento del Briefing — e del dibattito — non vogliamo fare, per ora, alcun commento, affidando alla cronaca riassunta e registrata il compito della semplice informazione.

Aprire il Briefing il Presidente dell'Aero Club Bologna, L'Ing. **REGAZZONI** dice: «Era un'idea molto semplice: riunire a tavola i volovelisti italiani per parlare dei loro problemi. La cosa è andata al di là delle previsioni con un successo davvero inaspettato. Ci auguriamo l'anno venturo di poterlo rifare, con una organizzazione migliore, più perfetta in tutti i campi». Invita quindi i volovelisti ad esporre le loro opinioni, pregandoli di evitare i casi personali affinché la riunione possa dare risultati concreti. «Lo scopo comune deve essere quello di diffondere il volo a vela e di fare ogni sforzo in questo senso, senza nessun altro fine». Cita i Gruppi presenti che sono: Rieti, Forlì, Como, Cremona, Genova, AVM Milano, CPV Milano, Padova, Parma, Roma, Torino, Bologna, Modena, Ravenna, Venegono e legge un telegramma di adesione pervenuto dall'Aero Club Vergiate. Quindi cede la parola al Gen. Nannini.

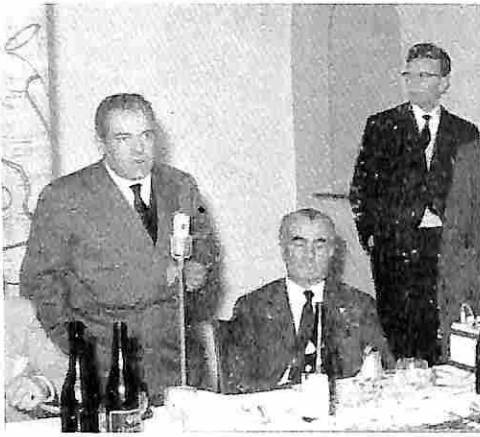
NANNINI propone di inviare telegrammi a S.E. il Sottosegretario all'Aviazione Civile Sen. Caron, a S.E. il Gen. Abriata e al Presidente dell'Aero Club d'Italia Ing. Manilo Zerbinati del quale porta il saluto e l'augurio che la riunione, tanto simpaticamente organizzata dagli amici dell'Aero Club Bologna, possa essere feconda di buoni risultati. «Anche se noi preferiamo i risultati sul campo di volo, questi potranno gettare le basi per altri risultati tangibili nel campo sportivo. Rivolgo un saluto a tutti coloro che hanno aderito con una spontaneità veramente simpatica alla proposta dei volovelisti e dell'Aero Club Bologna al cui Presidente va il mio sentitissimo ringraziamento. E permettetemi di soffermarmi un momento sul Presidente dell'Aero Club Bologna poichè io considero che meriti un accenno. Pur non essendo ancora, sottolineo ancora, un volovelista, ne ha tutta l'anima. Ha sensibilmente compresa tutta la nostra passione, la nostra fede, le esigenze insoddisfatte del nostro sport ed è riuscito, con un'abilità della quale bisogna veramente dargli atto, a creare nel suo Aero Club un nucleo attivissimo e promettente di volovelisti che sono tutt'una cosa coi volatori a motore». E continua: «Bravissimi bolognesi, vi siamo molto grati di averci offerto la possibilità di incontrarci. In un mese in cui c'è così scarsità di termiche questa è veramente una buona occasione per scaldarci». Il Generale rivolge quindi un particolare saluto al Campione italiano di volo a vela Guidantonio Ferrari e si congratula con lui per il primato di altezza per biposti recentemente conquistato in coppia con la sig.na Grazia Sartori. Saluta poi un altro illustre intervenuto: il Col. Mantelli. I volovelisti presenti sottolineano le cordiali parole di Nannini con potenti «ghe-re-ghe-ghez» ai quali Mantelli risponde rinnovando il grido per tutti i volovelisti italiani. Nannini esprime la sua simpatia anche alle rappresentanti del gentil sesso intervenute al Briefing e — bloccate con spirito le velleità missilistiche di alcuni invitati — continua rievocando la nascita della sua passione volovelistica, avvenuta proprio a Bologna, nel lontano '26. Mentre esprime la sua gioia di trovarsi in mezzo ad una così nutrita schiera di valenti volovelisti considera il cammino percorso e dice: «Non sono affatto soddisfatto del cammino che si è compiuto. Penso che noi col nostro valore, avremmo dovuto fare molto di più. Purtroppo al di sopra delle nostre possibilità materiali, fisiche, spirituali, esistono delle difficoltà di ordine tale che la nostra fede, la nostra capacità, il nostro entusiasmo non sono stati ancora in grado di vincere totalmente. Ebbene, queste difficoltà (non mi hanno disarmato in passato, sono abituato a sopportarle) continuano adesso ad intralciare il nostro cammino». Si sofferma a parlare degli scarsi stanziamenti a favore del volo a vela auspicando la creazione di quell'Alto Commissariato per l'Aviazione Civile che potrebbe meglio e con maggior efficacia tutelarne gli interessi. Il Generale continua annunciando che le ore di volo compiute nel 1958, con le ultime cifre statistiche pervenute, ammontano a 7.587. «La media per aliante è superiore alle 118 ore. Un primato». Sottolinea il dovere e la convenienza da parte di ogni Gruppo che abbia un Canguro in assegnazione, di impiegarlo, di farlo rendere, di aumentarne gli usufruttuari. «Perchè quando sarà aumentato il loro numero sarà sentita maggiormente l'esigenza di un nuovo aliante, di nuovi alianti e allora ci sarà la possibilità, l'intenzione, il desiderio, i mezzi, per comperarne altri, per aumentare la flotta. A questo riguardo non è male ribadire un'altra realtà: con la distribuzione degli ultimi alianti generosamente messi a disposizione dall'Aeronautica Militare è finito il periodo delle vacche grasse, comincia quello delle magre. Cioè cessa una situazione di assestamento, privilegiata, e d'ora in avanti, se vorremo aumentare la flotta, se vorremo aumentare la possibilità e le disponibilità di volo, dovremo utilizzare i nostri mezzi, i vostri e quelli dell'Aero Club d'Italia che darà un contributo nel limite delle possibilità di bilancio».

Circa i contributi da comunicazione della disposizione firmata dal Presidente dell'Aero Club d'Italia: «Come provvidenze in favore dell'aumento della flotta, per



Parla il Gen. Nannini. Alle sue spalle Egidio Galli.

L'Ing. Regazzoni dichiara aperto il Briefing. Mirzan. Il «Mattatore» della riunione.



Dall'alto: Il Col. Mantelli al microfono.
Plinio Rovesti colto in atteggiamento
perplesso e, alle sue spalle, Acquaderni.
L'Ing. Ferrari «in azione».

gli aliati con Certificato di Navigabilità anteriore al 31.12.1958 e che non abbiano ancora ricevuto contributi, l'Aero Club d'Italia concederà un contributo fino a L. 600.000 se biposti, fino a L. 500.000 se monoposti. Per gli aliati di nuova costruzione con Certificato di Navigabilità successivo all'1.1.1959, il contributo arriverà fino al 55% del costo. In più, tutti gli Aero Clubs che hanno un aliante Canguro in assegnazione e non hanno ancora il carrello, sono obbligati a farselo. Ricevendo un contributo di L. 100.000 se per biposti, di L. 75.000 se per monoposti. Naturalmente l'obbligo è solo per il Canguro. Coloro che hanno beneficiato di carrelli militari non partecipano naturalmente al premio».

Annuncia quindi la prossima ordinazione di una serie di aliati monoposto, non appena sarà conosciuto l'esito del noto concorso: aliati che risponderanno ai requisiti richiesti dall'OSTIV per la classe standard e che verranno assegnati agli Aero Clubs che ne faranno richiesta con un contributo dell'Aero Club d'Italia fino al 50%. Accenna poi al prossimo Campionato Nazionale il cui periodo di svolgimento non è ancora stato fissato e preannuncia la partecipazione di equipaggi stranieri. (Mantelli: «Ad una condizione, però, di andare anche noi fuori a parità di condizioni con gli stranieri che vengono qui»).

È inevitabile che si chiedano notizie dei Mondiali e Nannini precisa di aver interessato già da tempo la Direzione Generale dell'Aviazione Civile perché ci venga incontro con una adeguata disponibilità di mezzi onde permetterci una dignitosa partecipazione. (Mantelli: «Andiamo a nostre spese!»). Nannini continua sottolineando l'obbligatorietà del possesso della licenza FAI per il conseguimento delle prove d'insegna e segnala «la esemplare pignoleria» della ricostruita Commissione Centrale di volo a vela. Invita pertanto tutti i piloti ad attenersi rigorosamente alle norme, sia di approntamento degli strumenti e delle cartine sia di segnalazione dei punti di riferimento per i circuiti e le mete prefissate. Raccomanda di segnalare regolarmente all'Aero Club d'Italia non solo i primati ma anche tutti i voli di qualche interesse e auspica una più stretta collaborazione tra l'Aero Club d'Italia e i Gruppi di volo a vela. Circa i Commissari sportivi e la loro scelta e nomina è ribadita la necessità che gli stessi abbiano esatta conoscenza del Codice Sportivo FAI. A questo punto Chetta preannuncia per aprile-maggio la pubblicazione della prima parte del Codice Sportivo Generale Italiano. Il problema degli istruttori è particolarmente sentito e Nannini comunica che verranno organizzati appositi corsi a Rieti. I periodi di partecipazione non saranno prefissati per consentire agli interessati la frequenza compatibilmente con i propri impegni. Il Generale Nannini ringrazia gli intervenuti per averlo ascoltato e si dichiara a loro disposizione per tutti gli eventuali chiarimenti di carattere generale ed anche particolare. Conclude: «Grazie e mi auguro che i lavori proseguano con serenità e bontà di risultati».

CHETTA, riallacciandosi alle parole del Generale Nannini, puntualizza la necessità del possesso della licenza FAI. «La Commissione Sportiva Centrale è semplicemente un'emanazione dell'Aero Club d'Italia che possiede per delega della FAI il potere sportivo. La FAI prende sotto la sua giurisdizione soltanto coloro che hanno una licenza FAI, quindi se non l'avete è chiaro che la Commissione Sportiva Centrale non può nemmeno esaminare il fascicolo che vi riguarda. La Commissione Sportiva Centrale comunicherà agli organi di stampa e propaganda dell'Aero Club d'Italia le norme provvisorie da seguire, per coloro che sono dotati di Codici FAI». Prosegue invitando chiunque abbia quesiti da porre, suggerimenti da dare, reclami da fare, a rivolgersi liberamente alla Commissione Centrale.

RASINI chiede che, approfittando della presenza di quasi tutti i probabili partecipanti, si fissi la data del prossimo Campionato Nazionale e che essa sia tale da non interferire col periodo più intenso dell'attività interna dei Clubs. Chiede notizie sul regolamento della gara e propone di portare a due i Campioni: uno per la classe libera, uno per la classe standard.

MANTELLI ringrazia l'Aero Club Bologna per aver organizzato la riunione di tutti i volovelisti e dice: «Io spero, come credo che sperino tutti i volovelisti italiani, che sia finito finalmente il periodo degli esclusi, perchè con la barba, perchè con la divisa, e che finalmente sia aperta la nuova era degli sportivi che sono solamente sportivi, che vogliono misurarsi e lavorare per il loro sport preferito». Affronta quindi il problema del rinnovo del materiale di volo e della partecipazione ai Mondiali (materiale di volo e uomini) e chiede la ragione della mancata partecipazione italiana alle gare del '58. Chiude dicendo: «Se noi vogliamo camminare, se vogliamo avanzare in questo sport, c'è un solo sistema: essere degli sportivi veri, senza peli sulla lingua, occhi negli occhi, dircele queste cose, non scappare, non impedire che uno le possa dire. Con il sistema che ha inaugurato qui l'Aero Club Bologna. Vi ringrazio e scusatemi».

FERRARI esordisce dicendo: «Nel vostro programma ho apprezzato molto questa frase: vogliamo conoscerci e contarci, parlare dei nostri problemi, discutere assieme delle cose fatte, fare progetti per il futuro e scambiare le idee che abbiamo su questo nostro volo a vela. Effettivamente mi sembra che sia questo il punto fondamentale». Esprime il suo parere negativo sulla politica volovelistica di questi ultimi anni e la sua approvazione per il rigore sportivo introdotto dalla nuova Commissione Centrale. A proposito del Campionato Italiano, trova eccessivo il numero delle gare di velocità. Tenuto conto della disparità delle macchine che compongono la nostra flotta auspica un maggior numero di gare di distanza. Chiede che sia puntualizzata la situazione attuale del materiale di volo e quali siano i risultati tecnici del noto concorso. Dichiaro di condividere il punto di vista del Col. Mantelli circa i criteri di preparazione e scelta dei piloti e delle macchine in vista dei prossimi Campionati Mondiali di volo a vela; propone, anzi, l'istituzione di una commissione per i Mondiali e raccomanda la divulgazione dei lavori della Commissione Centrale. Chiede informazioni sul Centro Nazionale di Rieti (ordinamento, funzione, scopi e orientamenti).

SEDINO, di Padova, chiede chiarimenti sui punti seguenti: rapporti volo a vela/CDA, possibilità di ottenere apparecchiature radio, problema aerei trainatori, paracadute, sondaggi meteo in località diverse.

MIRZAN affronta subito il problema della carenza di macchine: «Io mi accontenterei di un modestissimo Passero a prezzo ridotto da potermi comprare e costruire in grande serie per permettere a tutti i modesti piloti, modesti, di volare. Quando avremo una serie notevole di piloti modesti, da questa serie numerosa potremo tirare fuori dei campioni, a parte quelli che abbiamo già». Insiste, non senza battute di spirito che rallegrano l'atmosfera, sulla necessità di macchine di serie a costo limitatissimo onde ripopolare il parco macchine e permettere a tutti di volare con una certa continuità. Auspica il dimensionamento del Centro Nazionale di volo a vela. «Andare al Centro Nazionale per prendere le insegne, per trovare quegli istruttori di cui si discute tanto, non per fare la solita spazzolata, ma per trovare quei tre o quattro istruttori che servono, per dare insomma una raffinata. Per trovare un tizio che ci venga a parlare, con cognizione di causa. Con cognizione di causa una volta tanto, di meteorologia, che è quella strana scienza per la quale noi crediamo che quando fanno male i calli si può veleggiare e quando non fanno male non si può veleggiare. Questo per il 70% dei volovelisti, esclusi i tecnici, esclusi i campioni mondiali, esclusi i campioni nazionali. Noi chiediamo, noi massa anonima, un maggior numero di macchine, che costino di meno e un posto dove senza venderci i mobili di casa si possa volare e tentare dell'attività veramente sportiva». Conclude: «Macchine e possibilità di volare, senza cercare di fare niente di eccezionale, ma possibilità di volare per tutti e soprattutto per costituire le nuove leve che sono pegno della continuità del volo a vela italiano».

Prende la parola **CHETTA**, in veste di membro del CPV, e parla della necessità di più ampie consultazioni con la base da parte della Presidenza dell'Aero Club d'Italia prima della costituzione della prossima Commissione Tecnica Consultiva Centrale per il volo a vela. Chiede più frequenti riunioni della Commissione stessa e maggior divulgazione dei problemi la cui soluzione dovrebbe anche tener conto dell'opinione dei volovelisti. Accenna alla necessità dell'iniziativa privata nelle costruzioni. Discute sull'entità dei contributi dell'Aero Club d'Italia per le nuove costruzioni e si dichiara non completamente d'accordo con Mirzan, soprattutto circa il problema dei costi industriali che condizionano un eccessivo ribasso nel prezzo delle macchine. Sostiene comunque la necessità di costruire macchine di una certa classe. Chiede che sia data divulgazione ai dati degli alianti esaminati per il concorso e conclude augurandosi commissioni formate da veri competenti.

Dopo di lui prendono la parola: **MORELLI** che desidera precisazioni sui barografi; **BRIGLIADORI** che esprime a Rovesti la gratitudine di tutti i volovelisti e il desiderio di averlo ospite dei loro Clubs per un nuovo ciclo di conferenze (le parole di Briigliadori provocano una vera ovazione all'indirizzo di Rovesti); **ACQUADERNI**, su questioni di comune interesse come: partecipazione degli alianti importati ai contributi per le nuove macchine, mancanza di materiale di ricambio per gli L5, servizio di segnalazione correnti ondulatorie, propaganda;



L'Ing. Regazzoni, Baviera, il Generale Nannini, l'Ing. Ferrari e, in primo piano, il conte Rasini.



Cavazzoni e, confabulanti, Angelo Zoli, l'Ing. Piero Morelli e il nostro Direttore.



Campari, scherzoso e i coniugi Gonalba, seriamente... occupati.

VENTURI che ribadisce la necessità dell'iniziativa privata nelle costruzioni e di molta propaganda.

Il pomeriggio è già quasi completamente trascorso, un gran numero di quesiti è stato posto e sembra che più nessuno abbia domande da fare, pareri da esprimere. Riprende quindi la parola il Generale **NANNINI** per la lunga seriedelle risposte. A Rasini: non è possibile fissare oggi stesso la data del Campionato Italiano, il cui regolamento è ancora da fare, ma che sarà comunque a classe unica. A Mantelli: esclude la questione personale. Per quanto riguarda il materiale di volo la Commissione del concorso non si è ancora pronunciata. Mondiali '58: tutti i piloti partecipanti al 1° Trofeo Bonomi del 1957, interpellati sulla preferenza «Campionati Mondiali o Campionato Nazionale» hanno optato per la partecipazione al secondo. Il costo del Campionato Italiano si è aggirato sui 5-6 milioni ed ha rinnovato l'occasione per mettere in luce nuovi piloti. Mondiali '60: parteciperemo nel modo più dignitoso possibile. A Ferrari: funzione del Centro Nazionale di volo a vela, che pur non esistendo uno statuto è chiara e nota a tutti. Concorso: rinascimento per il ritiro spontaneo ed ingiustificato dei collaudatori Ferrari e Mantelli dalla Commissione Tecnica del concorso stesso. Contributo per gli alianti di serie: il regolamento dice che «potrà» arrivare fino al 50% ma occorre dare una posizione di privilegio alla serie per ridurre i costi; comunque l'Aero Club d'Italia terrà conto dei consigli e delle proposte espressi durante questa riunione. Premi brevetto-quota-distanza ecc.: resteranno fissi per il

prossimo anno sportivo (un volo di primato come quello di Ferrari comporta un premio di 80-100 mila lire). A Mirzan: è d'accordo. A Sedino: attribuzioni del CDA; contingente di materiale di ricambio per L5 è stato prenotato per il volo a vela; per quanto riguarda la complessa ed urgente questione paracadute forse essa si avvierà alla soluzione con l'arrivo, previsto per aprile, di 50 paracadute. Ad Acquaderni: Rovesti sarà presto in grado di iniziare il tanto auspicato giro di conferenze; verrà organizzata l'osservazione e la segnalazione di correnti ondulatorie con l'ausilio di un Ca113 per i voli di alta quota. (A tale proposito il Col. Mantelli si offre per effettuare sondaggi meteo con aliante e rimorchiatore del Centro Militare). Per gli alianti stranieri è previsto un contributo, ma posteriore all'acquisto. Per quanto riguarda l'argomento propaganda: ciascuno esamini e risolva i problemi di volta in volta, tenendo però presente che ogni sforzo deve essere indirizzato ad allargare la base, pur non trascurando l'attività sportiva ed il conseguimento di primati. Il Generale conclude con un «arrivederci presto sui campi di volo».

* * *

Dobbiamo sottolineare il magnifico successo conseguito dai nostri amici di Bologna che con positiva prepotenza si sono così inseriti nel Calendario nazionale, realizzando — come avevamo auspicato — l'inizio di una bella tradizione. A loro il nostro ringraziamento ed il nostro plauso.



TESSUTI STAMPATI

UGGIATE TREVANO (Como)
Via Volta, 5 - Telefono (031) 948994

**CERCASI VELLEITARIO
PILOTA DA GARA CHE
SAPPIA
APPREZZARE LE QUALITÀ
DI UN
DG - 300
CON SPECIALE
ALLESTIMENTO DA
COMPETIZIONE.
Tel. 0432/755045**

GRADUATORIA PILOTI DI CATEGORIA NAZIONALE

Situazione provvisoria al 24 ottobre 1987

1	Gavazzi M.	2217	47	Di Vecchio G.	1047	93	Budini Gattai	164
2	Brigliadori L.	2205	48	Davini G.	1040	94	Acquaderni P.	133
3	Ghiorzo S.	2161	49	Clerici A.	1023	95	Spelta D.	132
4	Brigliadori R. Jr	2134	50	Cosimi G.	1018	96	Acquaderni A.	0
5	Galetto G.	2086	51	Muzi E.	994	97	Acquaderni M.	0
6	Monti R.	2052	52	Balzer M.	953	98	Barazzetti G.	0
7	Urbani L.	2039	53	Cappi C.	941	99	Beretta M.	0
8	Manzoni R.	2000	54	Costa F.	928	100	Bucceri A.	0
9	Meriziola S.	1997	55	Esposito V.	908	101	Cappanera M.	0
10	Bertoncini L.	1946	56	Balbis C.	903	102	Cattaneo M.	0
11	Vergani W.	1936	57	De Marco P.	850	103	Casetti L.	0
12	Perotti G.	1874	58	Sarti E.	835	104	Cavalli G.	0
13	Avanzini L.	1873	59	Taverna A.	831	105	Ciceri M.	0
14	Gritti A.	1856	60	Tessera Chiesa E.	815	106	Faraoni G.	0
15	Corbellini E.	1844	61	Baroni B.	800	107	Fergnani A.	0
16	Servilio S.	1838	62	Caraffini A.	800	108	Ferrari G.A.	0
17	Colombo V.	1834	63	Peccolo L.	788	109	Fraenza N.	0
18	Colombo A.	1802	64	Nuccio P.	764	110	Fraenza P.	0
19	Costa C.	1802	65	Capoferri S.	754	111	Grazioli P.	0
20	Balestra B.	1796	66	Aldini L.	750	112	Giusti G.	0
21	Mantica U.	1756	67	Orsi G.	749	113	Gussoni R.	0
22	Paolillo U.	1720	68	Paris G.	740	114	Levi G.	0
23	Marchisio G.	1716	69	Catalano A.	694	115	Lora G.	0
24	Pronzati M.	1672	70	Biagi M.	640	116	Magni V.	0
25	Calà S.	1627	71	Cairolì G.	640	117	Mazzi G.	0
26	Villa A.	1627	72	Mussio R.	628	118	Menaldo E.	0
27	Albertazzi A.	1613	73	Borellini G.	627	119	Miticocchi P.	0
28	Pronzati A.	1497	74	Pavesi U.	615	120	Moltrasio M.	0
29	Fianco G.	1412	75	Maestri G. Sr	599	121	Motta C.	0
30	Fontana V.	1411	76	Cattaneo F.	589	122	Nidoli G.	0
31	Giacobbe S.	1398	77	Bellora M.	578	123	Paglia M.	0
32	Secomandi M.	1397	78	Piludu F.	564	124	Pavesi G.	0
33	Nicotra N.	1339	79	Stefanutti S.	546	125	Pocek V.	0
34	Flores P.	1307	80	Villa L.	520	126	Pressato R.	0
35	Kroeger J.	1304	81	Masellis L.	515	127	Rizzi G.	0
36	Pramstraller W.	1302	82	Rasero D.	502	128	Salvo D.	0
37	Pozzi G.	1288	83	Incardona F.	492	129	Serra S.	0
38	Monti L.	1281	84	Lovijcek G.	486	130	Toschi P.	0
39	Passarelli G.	1243	85	Fergnani M.	391	131	Trentini F.	0
40	Poletti F.	1221	86	Pasin V.	377	132	Urbani P.	0
41	Beozzi A.	1187	87	Lanzi A.	345	133	Villani G.	0
42	Brigliadori R. Sr	1137	88	Mazzucchelli A.	322	134	Viscardi P.	0
43	Riva A.	1122	89	Massoni G.	305	135	Ziche L.	0
44	Nedialkov K.	1084	90	Marzotto G.	250	136	Zoli A.	0
45	Dall'Amico P.	1068	91	Actis F.	230			
46	Danesy E.	1063	92	Guazzoni R.	203			

NOTE ALLA GRADUATORIA

Secondo la norma compresa nel punto 3.7 del verbale n. 35 della Commissione di Specialità (vedi pagina 42 del n. 174 della rivista Volo a Vela), a fine febbraio 1988 e alla fine di febbraio di ogni anno successivo, i piloti che risultino nella Graduatoria Nazionale con zero punti, decadranno dalla «Categoria Nazionale» e saranno depennati dall'elenco stesso.

*Alla luce di quanto sopra ben 41 piloti decadrebbero dalla Categoria Nazionale. La Commissione ritenendo possibile che non tutti i piloti fossero a conoscenza della norma, **propone di protrarre ancora per un anno la permanenza nella Categoria Nazionale dei piloti che ne facciano espressa richiesta alla Commissione stessa entro il 31 gennaio 1988.***

UN TENTATIVO DI RISVEGLIO A TORINO

Ormai da diversi anni, l'unico volovelista torinese il cui nome compare con una certa regolarità nella parte alta della classifica delle gare di importanza nazionale è Giorgio Marchisio. A parte i buoni risultati di Giorgio, è evidente la situazione di tragica decadenza rispetto agli anni settanta, quando l'Aero Club Torino era massicciamente e validamente rappresentato in ogni competizione.

Un gruppo di volovelisti torinesi ha cercato di analizzare le cause di questa decadenza e di ricercare eventuali rimedi; la prima cosa non ha posto grandi difficoltà, perchè i motivi dell'esigua presenza sportiva sono ben evidenti: a Torino disponiamo di un certo numero di piloti, un tempo validi e competitivi ma ormai entrati nel novero delle vecchie glorie, e di alcune (poche) ex giovani promesse, per la verità completamente mancate. In buona sostanza, è completamente mancato a Torino il ricambio di una nuova generazione di piloti giovani ed interessati al volo di competizione.

A tutto ciò si deve aggiungere il fatto che il volo a vela sportivo italiano, negli ultimi anni, si è portato a livelli di qualità e prestazioni prima mai raggiunti. La cosa è ovviamente positiva, ma rende oggettivamente sempre più difficile emergere se non si dispone, oltre che di capacità proprie, di tempo e soldi in abbondanza per un allenamento costante ed impegnativo.

Non che a Torino manchino volovelisti «nuovi», perchè salvo alcuni brevi contingenti periodi di difficoltà la scuola ha regolarmente sfornato un discreto numero di brevettoni, e crediamo che le percentuali di abbandono più o meno totale del volo dopo il brevetto (60/65%) non siano poi superiori alla media nazionale. Il fatto è che ben pochi dei brevettoni sembrano interessati non dico al volo di competizione, ma nemmeno a quello di performance. Si è cioè allevata una generazione di volovelisti da «giro campo», ciò che del resto è confermato dall'intenso utilizzo del motoalianti sociale (finchè non è andato distrutto nel crollo di un hangar) e dal passaggio di molti brevettoni al volo a motore.

Nessun risultato si è avuto finora dai tentativi di interessare i giovani con riunioni/conferenze sul volo sportivo, ed i generosi tentativi dell'istruttore Carlo Grinza di istituire una qualche forma di scuola di secondo periodo, anche con la partecipazione a gare in biposto, hanno trovato scarso seguito e notevoli difficoltà pratiche.

A questo punto, direi quasi come ultima spiaggia, si è pensato di offrire ai volovelisti torinesi uno stimolo sotto forma di un campionato sociale. Si è quindi costituito nel novembre 1986, nell'ambito dell'Aero Club Torino, un gruppo sportivo, intitolato al nome del non dimenticato amico Fiorenzo Lamera, ed al momento presieduto da Dario Rasero. Per il 1987 il gruppo, per aderire al quale è richiesto il possesso dell'insegna d'argento, ha istituito una gara di distanza, basata sulla somma del chilometraggio dei tre migliori voli compiuti in stagione, e due prove di velocità sui percorsi To-Levaldigi-To e To-Mergozzo-To.

Sono attualmente in corso di compilazione le classifiche, ma riteniamo che il valore positivo dell'iniziativa non consista tanto nei risultati della gara sociale, quanto nello stimolo che, si spera, la possibilità di una competizione interna eserciti sui giovani piloti. Proprio in questa prospettiva, il gruppo sportivo ha deciso di offrire un piccolo trofeo in argento a tutti i volovelisti torinesi che ottengano l'insegna d'argento, augurandosi che essi richiedano di aderire al gruppo stesso e di impegnarsi in una certa attività sportiva.

Non è certo possibile, dopo una sola stagione di attività, valutare i concreti risultati ottenuti, ma si nutrono ragionevoli (e viste il passato moderate) speranze che l'Aero Club Torino possa, tra qualche tempo, tornare presente nelle classifiche delle gare nazionali.

DANILO SPELTA

Caro Danilo,

il tuo scritto — che mi permette di parlare alla nuora perchè la suocera intenda — è un'attenta e cruda analisi circa la realtà del nostro volo a vela presso i maggiori centri di attività.

Sono mancati e mancano tuttora i ricambi interessati al volo di competizione e se non sapremo creare «qualcosa di nuovo» ci troveremo con pochi ma gloriosi... vuoti a perdere.

Il prossimo Briefing — ammesso che torni ad essere quello che era — potrà essere una buona occasione per ampliare il discorso e gettare le basi per un attento ripensamento sul nostro operare. Non mi illudo in un rapido capovolgimento della situazione, ma credo che una attenta diagnosi possa portare — più o meno presto — ad una valida terapia.

Eppoi possiamo sempre «inventare» qualche nuova medicina che ci permetta di ricostituire quello spirito che ci ha sempre animati e che ancora ci spinge a perseverare, anche se, col passare degli anni, è un po' evaporato. Sei d'accordo?

Grazie, ciao.

LORENZO SCAVINO

P.S. - *Gli auguri più belli per il tentativo in atto a Torino e per quelli che verranno varati altrove, spero.*

Borgo San Lorenzo:

i fatti e i commenti

Caro Scavino, abbiamo letto l'articolo di Renato Carmassi e i suoi commenti su quanto recentemente avvenuto nell'Aeroclub Volovelistico Toscano.

A nostro avviso qualsiasi episodio che possa costituire materia di riflessione per tutti quelli che hanno a cuore le vicende e le sorti del nostro meraviglioso sport dovrebbe essere reso pubblico separando nettamente il fatto dai commenti e/o conclusioni.

Il lettore deve poter prima conoscere i fatti e dopo trarne le relative conclusioni aiutato, se del caso, dai commenti dei protagonisti dell'avvenimento stesso.

Alcune giuste riflessioni di Carmassi contenute nella lettera pubblicata su VOLO A VELA n. 181 non hanno, a nostro avviso, nulla a che vedere con quanto accaduto nel nostro Aeroclub.

I fatti

In occasione del rinnovo del Consiglio Direttivo dell'Aeroclub Volovelistico Toscano (5 aprile 1987) sono state presentate due liste ben distinte.

La prima sostenuta dai piloti volovelisticamente attivi (97% delle ore volate in seno all'Aeroclub nel 1986 - allegato 1).

La seconda sostenuta dai piloti non più attivi (14 ore volate in seno all'Aeroclub nel 1986 - allegato 1) e dagli aeromodellisti (è una specialità inserita nel nostro Aeroclub).

La lista dei piloti non più attivi ha vinto con minimo scarto e con il voto determinante degli aeromodellisti (allegato 2).

I piloti attivi della prima lista non si sono sentiti rappresentati dal neo-eletto Consiglio Direttivo ed hanno immediatamente dato vita alla Associazione Sportiva Volo a Vela Borgo San Lorenzo, continuando l'attività sull'aviosuperficie dopo aver comperato, con enormi sacrifici personali di tutti, un traino ed un biposto (il bellissimo K13 I-DUKI di Calcinate che stiamo trattando come un gioiello. Grazie di nuovo Ballarati!).

Al 30 agosto 1987 le ore volate dall'ASVV di Borgo San Lorenzo sono state oltre 600 (esattamente quanto volato nel 1986 dall'Aero Club Volovelistico Toscano - allegato 3). Il biposto ha fatto oltre 100 ore (come il Twin dell'AeC nel 1986).

I commenti

Non c'è stata quindi nessuna dispersione o «diaspora» che dir si voglia, ma, più semplicemente, chi volava ha continuato a farlo. Chi non disponeva d'aliante proprio l'ha fatto con l'aliante dell'ASVV, come nel 1986 aveva fatto con quello del Club.

Se questa maniera d'operare (comperare un biposto per i soci che non hanno aliante proprio) è una visione «privatistica e d'élite» del Club, penso che dobbiamo metterci d'accordo sul significato delle parole prima di arrivare ad altre conclusioni. Per quanto riguarda le elezioni del Consiglio, la lotta tra le due liste è stata una pura e semplice lotta di potere. Noi, piloti attivi, non desideriamo certo nascondersi sotto altre etichette o «pseudo ideali». Volevamo entrare nel Consiglio in forze per poter rinnovare, modificare e far progredire un Aeroclub sclerotizzato in schemi vecchi e sorpassati e profondamente condizionato da chi sempre l'aveva vissuto come una propria faccenda personale. Comunque nel rispetto di chi tanto in passato aveva dato al Club avevamo proposto di mantenere nel Consiglio due rappresentanti della «vecchia» guardia; questa proposta fu nettamente rifiutata.

Il nostro programma prevedeva, come prevede, la trasformazione in aeroporto dell'aviosuperficie se questo sarà il solo sistema per poter fare scuola (ci auguriamo anche soluzioni più semplici).

Il nostro programma era di far volare nella maniera più economica possibile innanzitutto risparmiando sulle spese di gestione prima incontrollabili causa la gestione «personale» ed esclusiva del Club.

Quest'anno nella nostra Associazione abbiamo speso il 35% in meno avendo praticamente gli stessi mezzi dell'aeroclub. Carmassi afferma che alcuni «vecchi» piloti si allontanarono dal Club causa i costi eccessivamente alti. Per amore della completa verità sarà bene aggiungere che tale politica fu un passo obbligato, tutti consenzienti, per ripianare i debiti e le perdite ereditate dall'AeCVT.

Tali costi, tra l'altro, erano perfettamente allineati con quelli di altri Aeroclubs con i nostri stessi mezzi; infatti il numero dei soci crebbe con l'arrivo anche da altre regioni confinanti di piloti attivi ed entusiasti, compensando e superando le defezioni. Successivamente l'impossibilità del controllo della gestione può aver dato luogo a costi sproporzionati ma di ciò noi niente possiamo dire mancandoci gli elementi di base. Il problema di fondo nel nostro Club era il rinnovamento della gestione.

In tutti i campi quando si vuole veramente cambiare, rinnovare e ristrutturare si inizia sempre cambiando gli uomini perché sono proprio loro gli ostacoli, talvolta inconsapevoli, del progresso. È estremamente difficile cambiare, specie quando gli anni non ci aiutano, mentalità e maniera di pensare.

L'articolo di Justin Wills (VOLO A VELA n. 182) coincide in maniera sorprendente con questo pensiero.

Per una politica di rinnovamento del CIVV propone, tra l'altro:

2. a) tutti i delegati devono essere piloti volovelisti attivi...

c) nessun delegato può far parte del CIVV per più di 6 anni...

Invece nel nostro caso l'attuale Statuto ha permesso che venisse eletto un Consiglio che non ha avuto la fiducia del 97% dei piloti attivi.

Su questo punto, per noi amarissimo, occorre riflettere. Noi speriamo solo che chi è stato incaricato di studiare il problema (se siamo già a questo stadio) abbia la possibilità, il desiderio e il tempo per poter venire a vedere le realtà periferiche che sempre vengono citate e poi sistematicamente ignorate.

Altri fatti assai poco edificanti (radiazioni di soci, ecc.) hanno fatto poi da contorno all'esperienza vissuta dal nostro Aeroclub; noi ci auguriamo solo che quanto accaduto possa essere utile per tutti quanti che come noi amano profondamente il nostro sport e mai vorrebbero che episodi del genere si verificassero.

L'attività a Borgo San Lorenzo continuerà comunque nell'ambito dell'ASVV. Questa splendida località è stata scoperta e valorizzata dai piloti attivi dell'Aeroclub Volovelistico Toscano che adesso, tutti, volano nella Associazione Sportiva Volo a Vela e quindi niente è, operativamente parlando, cambiato. Da Lucca eravamo scappati, insalutati ospiti, per problemi di convivenza con le altre attivissime specialità e per le scarse possibilità di

veleggiamento (escluso per gli espertissimi). Oggi addirittura l'aeroporto è chiuso dalle 12.00 alle 15.00 di ogni giorno; il progetto di una nuova AVS a Pistoia è, purtroppo solo agli auspici, ma ciò nonostante auguriamo all'AeCV Toscano le migliori fortune, sperando che ciò che oggi appare nerissimo tale non si riveli in futuro.

Caro Scavino, gli abbonamenti non ti mancheranno certo, almeno quelli da parte nostra. Ti scriveremo ancora prestissimo (è una promessa) per parlarti di volo a vela, quello bello, quello volato e quello visto da sotto il canniccio di chi sta a terra.

Salutoni cordialissimi sperando di vederti dalle nostre parti.

A.S.V.V. BORGO SAN LORENZO
(A. Taverna)

*Caro Andrea,
faccio anch'io una promessa: nella prossima primavera verrò al Borgo, tu nel frattempo mantieni la tua e parlami di volo a vela, quello bello! Ciao e tanti saluti a tutti.*

LORENZO SCAVINO

P.S. - Gli interessati che volessero consultare gli allegati citati nella lettera di Taverna si rivolgano allo stesso. Grazie.

FRIUL-VELA
manutenzioni e riparazioni
alianti e moto-alianti

OFFICINA AUTORIZZATA
L.B.A. n. 11-B 17
Via Martiri di Bologna 6
33038 S. DANIELE DEL FRIULI (UD)

VOLOVELISTI:

La FRIUL-VELA, in attesa del CIT italiano richiesto il mese di settembre, esegue manutenzioni e riparazioni di classe 1, 2 e 3 su aa/mm di costruzione tedesca e con marche «D» e «OE».

Esegue consulenze e vende strumenti ed accessori per il volo.

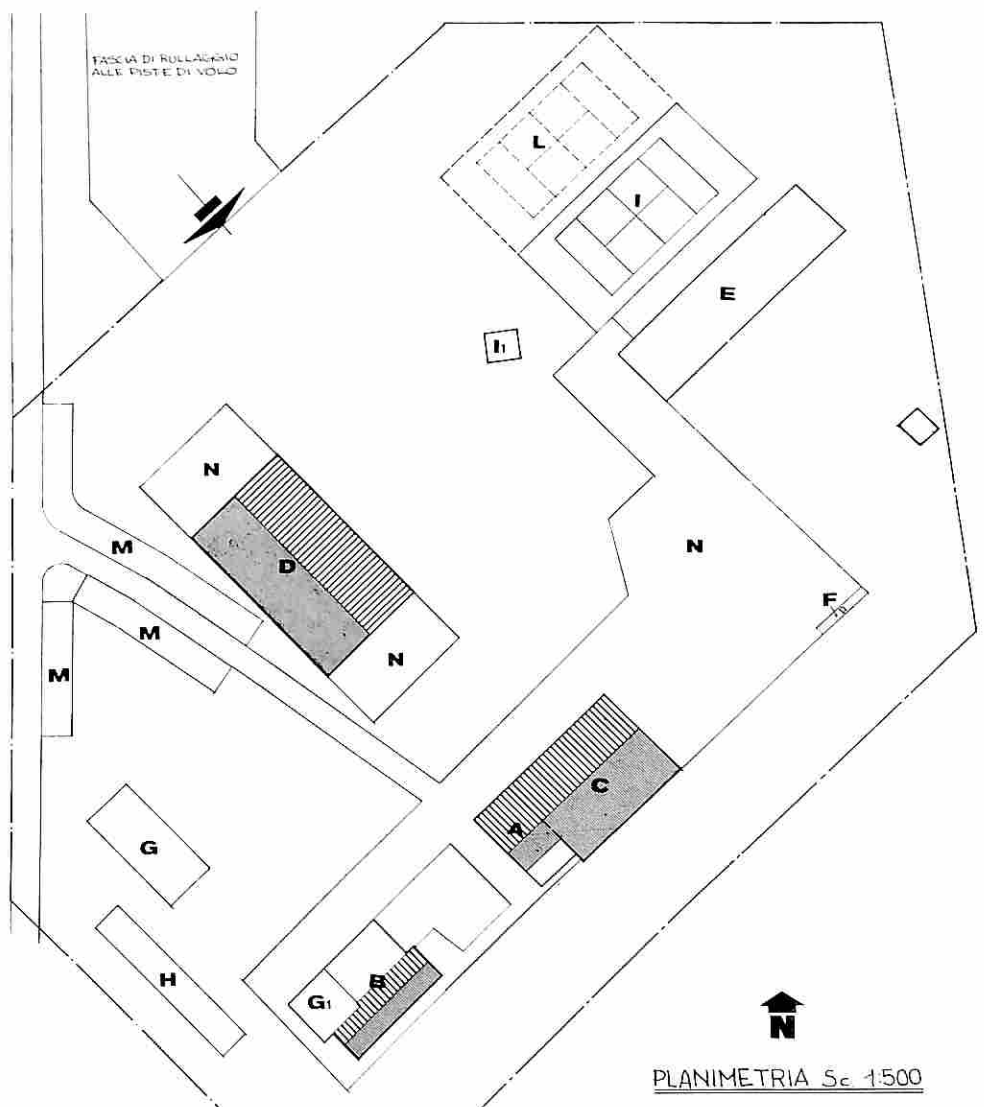
POLANO ROBERTO
Via Aquileia 32 - 33038 S. DANIELE DEL FRIULI
Tel. 0432/954101



Aeroclub Volovelistico Ferrarese

LEGENDA

- A Sede sociale (modifica strutture esistenti)
mq 100
- B Officina manutenzione velivoli (modifica
struttura esistente) mq 235
- C Aviorimessa (modifica struttura esistente)
mq 420
- D Aviorimessa mq 640
- E Aviorimessa mq 370
- F Impianto carburante
- G Piscina
- G₁ Servizi piscina mq 45,5
- H Campo bocce
- I Campo tennis
- I₁ Servizi campo tennis
- L Eventuale ampliamento tennis
- M Parcheggio mq 600
- N Piazzali mq 2.000



*A quando la promessa
storia scritta?*

L.S.

PLANIMETRIA Sc 1:500



Domodossola, Maserà: una meravigliosa quanto spoglia aviosuperficie che da anni attende il lancio nel firmamento dei paradisi «ritrovati».

L'entusiasmo dei promotori, la curiosità e l'interesse della gente, l'ubicazione opportuna, le condizioni meteo ancora da indagare a fondo, l'impiego del verricello da stimolare, sono i presupposti per un buon sviluppo delle attività aviatorie, non solo volovelistiche.

Ma non decolla!

Storia di pane e di... denti?

Gli amici di Calcinatè quest'anno sono andati in trasferta a Maserà e qualcuno di loro ci ha scritto qualcosa in proposito (a loro il nostro sentito grazie). Qualcosa attendiamo anche dagli ospitali amici del nuovo Aero Club ai quali confermiamo che lo spazio su VOLO A VELA è sempre a loro disposizione.

L.S.

Andar per costoni, andar per funghi ...e tanta voglia di volare

Domodossola amore mio: lusinghe, allettanti proposte, un aspetto invitante, fremiti, delusioni, stop improvvisi... insomma tutto per farsi amare ed odiare!

Il luogo meraviglioso, la gente entusiasta, un'aviosuperficie bella, sicura, ben collocata, coronata da valli incantevoli, con un cielo che ti invitano a sicuri approcci ma poi arranchi in sudate salite a traino, con vibranti passi di danza, inseguendo la facile promessa che sempre si rivela chimerico sogno di giornate di pieno estate.

Ma — scherzi e suggestioni a parte — quella della Val d'Ossola è stata una buona, utile e significativa esperienza in un mondo volovelistico diverso dal nostro solito Montefiorcalcinatèse. I giovani piloti dovrebbero, a mio avviso, (anzi, avrebbero dovuto) cogliere queste opportunità che il nostro Club offre loro per vivere esperienze diverse, sia nelle condizioni meteo che nel «posizionamento» dell'aliante nei confronti delle montagne che gli stanno intorno; nel primo catino della valle del Sempione sarebbe più giusto dire che «lo contornano».

Se poi le esperienze sono confortate dall'entusiasta partecipazione di amici del volo, veri e disponibili come quelli di Domodossola, allora si ha anche la possibilità di vivere un'esperienza umana bellissima che ci fa sentire ancora di più come il volo sia un «privilegio» invidiabile ed invidiato da tanti per le emozioni che suscita in chi lo pratica ed in chi lo assiste da vicino.

Mi riesce talvolta difficile capire questi giovani, anche quelli che hanno scelto la disciplina del volo, perchè dovrebbero «buttarsi» con partecipazione entusiasta e trainante verso le nuove possibili esperienze. Invece, e vorrei sbagliare, le comodità e le programmazioni cui sono abituati li fa «accendere» solo per il conosciuto, sicuro e verificato ambiente, dove l'imprevisto trova poco spazio e l'avventura è addirittura del tutto esclusa.

Oh giovani! Dov'è finito l'amore per il pionierismo? A Domodossola era necessario adattarsi a situazioni campali, ma alle primitive scomodità si aggiungeva il piacere della partecipazione nostra e della gente che affollava il nostro



«circo»: e per la voglia di volare e per la curiosità che il campeggio di «quelli che volano» suscitava. Volare! Personalmente non sono riuscito ad andare sopra le montagne, le ho solo costonate. Prevalgono le situazioni dinamiche su quelle termiche, che l'orografia rendeva alquanto instabili. Quindi: giù costonate! E bisognava star bene attaccati, tanto che l'amico Prada, che sconsideratamente sporgeva i gomiti dal finestrino, se li è... spelati!

Scuola e volo in costoro sono state esperienze utili e belle, per chi, come me, poco si è allontanato dai monti vicini al nostro campo di Calcinate.

Ed andando per costoni finivamo col scoprire «i luoghi dei funghi» che immancabilmente gli amici ossolani ci facevano trovare poi a tavola negli ottimi ristoranti del luogo.

Che dire poi delle nostre donne che hanno fatto l'impossibile per renderci meno disagiata la permanenza svolgendo anche pubbliche relazioni tra i numerosi presenti che arrivavano a curiosare: sono state meravigliose. Grazie.

E il nostro Gandolfi? Il primo e l'ultimo nell'attività di volo, lavoratore infaticabile ma soprattutto... bravo!

Insomma una bella esperienza, utile ed interessante, ripetibile anche in altri luoghi e periodi, con un unico augurio: vengano i giovani, con la loro giovinezza e la loro carica di vitale fantasia, qualità che mi rifiuto di credere si siano spente nella comodità del quotidiano programmato.

A.M.

Una insolita ma bella vacanza volovelistica

Domodossola, 3 agosto: una bella giornata estiva.

All'aviosuperficie dell'Aero Club Valdossola posto nel comune di Masera, approdano ad iniziare dalle ore 9 del mattino i partecipanti allo stage volovelistico-vacanza (una decina di piloti di Calcinate, alcuni con moglie e figli al seguito). Alle ore 10 erano arrivati quasi tutti ed insieme si è allestito il campeggio ai bordi del campo per coloro che avevano deciso di trascorrere tutto il tempo della vacanza sull'aviosuperficie, fungendo così anche da custodi per gli alianti.

Lavorando di buona lena a mezzogiorno tutto era sistemato, una spaghetta improvvisata al momento ristorava gli ormai affamati volovelisti.

Il campeggio era stato il nucleo di tutte le varie attività sul campo ed è servito da punto di ritrovo, di ristoro per coloro che avevano optato per una sistemazione in un albergo di Domodossola.

Lo spirito dei partecipanti a questa vacanza è stato quello dei pionieri, un po' per la sistemazione, e un po' perché molti dei partecipanti non avevano mai sondato la valle di Domodossola sotto l'aspetto volovelistico, in precedenza.

Già dal primo giorno perciò con grande entusiasmo si sono iniziati i voli di ambientamento sui costoni che circondano la valle. I voli si sono susseguiti tutti i giorni, ed alcuni si sono addentrati anche nella valle Vigizzo ed in quella del Sempione.

Le prevalenti condizioni di dinamica sul pendio hanno sempre favorito istruttivi voli sui costoni della valle di Domodossola permettendo ai meno pratici della tecnica di fare esperienza. Il penultimo giorno di permanenza ha permesso a due alianti sganciarsi nella valle del Sempione di realizzare un bel volo di oltre tre ore con grande soddisfazione dei piloti.

Un altro aspetto della vacanza è stato l'incontro con gli abitanti di Domodossola e dei paesi vicini e con i soci dell'Aero Club ospitante.

Incuriositi dal rumore dell'aereo e dai motori, molti si sono presentati sul campo chiedendo di poter provare l'emozione di un «giro» in aliante e tutti sono stati acccontentati utilizzando per questi voli le prime ore del mattino e le ore del tardo pomeriggio in cui le condizioni non consentivano il veleggiamento.

A volo concluso tutti si sono dichiarati entusiasti e col passare dei giorni sempre più persone arrivavano sul campo per poter volare, o semplicemente per poter assistere ad una attività del tutto sconosciuta in quella zona. Addirittura una emittente televisiva locale, avvertita dall'Aero Club Valdossola, non si è lasciata sfuggire l'occasione per realizzare un filmato dell'attività svolta in un pomeriggio sull'aviosuperficie.

Si spera che questi voli abbiano contribuito alla propaganda del nostro sport e sicuramente questa è una delle strade da percorrere se si vuole creare una base volovelistica più numerosa.

Il gruppo dei partecipanti si è dimostrato ben assortito ed affiatato e tutti hanno preso parte con entusiasmo alle varie operazioni sul campo. Alla fine eravamo tutti soddisfatti e contenti di aver trascorso tra amici accomunati dalla passione per il volo a vela una vacanza distensiva in una atmosfera rilassata.

Per i meno esperti è stata una valida esperienza, acquisita per merito di Mario, Sergio, Guglielmo, Giuseppe e Giovanni che ci hanno tenuto a balia.

Certo che la schiera dei neo-brevettati avrebbe dovuto essere più nutrita in quanto questo stage-vacanza ha rappresentato una coraggiosa e ben riuscita iniziativa che varrà senz'altro la pena di ripetere.

Un ringraziamento particolare va all'Aero Club Valdossola che ci ha cordialmente ospitato con grande entusiasmo sulla propria aviosuperficie ed in particolare a quei soci che ci hanno assistito per tutto il tempo della nostra permanenza.

C.R.



<p>«ULTRA LIGHT» Editore: EDIT DAINO - Milano Direttore Responsabile: Roberto Capezzuoli Direttore Tecnico: Luigi Aprile Casella Postale 12105 - 20120 Milano</p>	<p>VENDESI NIMBUS - ANNO 1982 MAI INCIDENTATO E IN PERFETTE CONDIZIONI TEL. 0332-284569</p>
<p>ORIZZONTE ELETTRICO per alianti e motoalianti — precessione controllata — posizioni di spento e blocco — basso assorbimento De Marco, tel. 0432/755045</p>	<p>COPPA INTERNAZIONALE «ELAN» Bled (YU) 20 maggio - 4 giugno 1988 <i>Per informazioni:</i> ALPSKI LETALSKI CENTER LESCE-BLED Tel. 0038-64-75581 (Sig. Laiko) Tel. 0432/755045 De Marco</p>
<p>TUTE DA VOLO invernali ed estive, con maniche staccabili, in puro cotone TUTTOSPORT MAZZUCCHI Via Mazzini 51 - 23100 SONDRIO Tel. 0342/511046</p>	<p><i>Vuoi il cielo in una stanza?</i> <i>Un bosco incantato?</i> <i>Il fascino delle Maldive?</i> <i>Dipingo murali</i> <i>Telefona a Rita: 02-572878</i></p>
<p>VENDESI: Carrello trasporto aliante Mod. Pirazzoli - Glasfaser 2 assi, anno di costruzione 1983 Telefonare: Antonio Caraffini 0332/743438 uff. - 0332/224853 abitaz.</p>	<p>VENDESI CIRRUS STANDARD Radio Dittel FSG 40 S, SOLFAR G, 2 VARIO ELETTR buono stato, carrello coperto Tel. 02/6886816 ore pasti (chiedere di Franco)</p>
<p>GIANPAOLO DELL'ORTO & C. <i>Tessuti d'arredamento</i> D.E.A.L. S.p.A. <i>Moquettes e rivestimenti murali</i> SEREGNO (MI) - Via Briantina, 60/68</p>	<p>«IL VOLO» Editore: Pegaso Edizioni s.a.s. Direttore: Guido Medici Redazione: Via Camuffo 57 30170 Mestre (Venezia)</p>
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Manuale teorico pratico sulle infrazioni alle norme della navigazione aerea (1980)</i> • <i>Elementi di diritto della navigazione, parte aerea, aggiornato (1983)</i> • <i>Navigazione aerea, manuale giuridico-amministrativo (1985)</i> <p>Richiederli all'autore: Dr. G. DE STEFANI - Via T. Omboni 81 - Roma</p>	<p>AERO CLUB DI VITERBO AVIOSUPERFICIE «ALFINA» Punto di ritrovo: ALBERGO-RISTORANTE «LA PERGOLETTA» Via della Piazzetta - Tel. 0763/61071 05014 CASTEL VISCARDO (Terni) N.B. - Farsi riconoscere volovelisti!</p>

VOLO A MOTORE ?

Inseriamo qui di seguito alcune testate di riviste e notiziari editi da singoli Aero Club, e siamo certi che altre testate vengono pubblicate.

Questo a conferma che basterebbe solo un po' di buona volontà per far nascere — libera ed indipendente — VOLO A MOTORE!

Inoltre il numero degli abbonati e la raccolta delle inserzioni pubblicitarie — in un campo molto più vasto di quello volovelistico — non comporterebbe alcun problema economico.

È mai possibile che gli amici «motorai» non ravvisino l'utilità di una libera tribuna?

**Una
giornata
tra
amici**

Nuove Rotte



Luglio 1987

Anno 2 - numero 3

Direttore responsabile: Claudio Beccalossi
Autorizzazione del Tribunale di Verona
n. 685 del 8.02.1986

Stampa: Coop. Ed. Nuova Grafica Cierre - Verona
Spedizione in abb. postale gr. IV/70

notiziario trimestrale dell'Aeroclub di Verona
c/o Aeroporto di Boscomantico - tel. 045/563200 - 37139 Verona

Vent'anni di volo dell'Aero Club di Sassari

L'Aero Club di Sassari ha ricordato i suoi «vent'anni di volo» con una serie di manifestazioni, culminate domenica 27 settembre in una avvincente esibizione aerea sull'aeroporto di Alghero-Fertilia alla quale hanno assistito 50 mila persone che hanno anche assiepatato la nutrita mostra statica: oltre 30 aeromobili esposti.

Al programma hanno partecipato aeromobili militari F-104S, MB.339, Tornado, G222 e AB.21, F-15 dell'USAF e Jaguar della RAF. Era presente anche il secondo prototipo del Piaggio P.180 Avanti.

Rilevante l'apporto spettacolare delle «Alpi Eagles» su SIAI S.260F e della «Pattuglia Martini» Pilatus PC.7.

L'Aero Club di Sassari, ora presieduto da Silvio Ottolini, fu costituito nel settembre 1967; opera sull'aeroporto di Alghero ed ha una flotta sociale di monomotori Partenavia e SIAI.

(da «Air Press»)

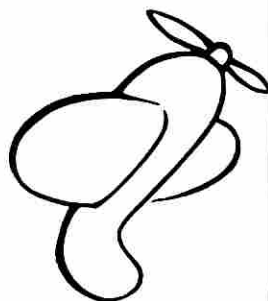


ORGANO DELL'AERO CLUB «LUIGI RIDOLFI» DI FORLÌ

Direttore Responsabile GIOVANNI BATTISTA RINALDI
Redattore OLIVIERO FERRARI
Grafica di STEFANO BELTRAMI

Stampato presso
GRAFICHE PIOPPI snc
Via F.lli Rosselli, 2/1
42019 SCANDIANO (RE) - Tel. (0522) 855969

"Il Campovolo"
Autorizzazione del Tribunale di
Reggio Emilia n. 632 - Registrata
in data 10/10/1986



CAMPOVOLO LOOK

LA REDAZIONE, ACCOGLIENDO LE CRITICHE MOSSE AL NOTIZIARIO HA DECISO RIDURRE IL "MARCHIO" ALLA FORMA ATTUALE.

DA ALCUNE PARTI, INFATTI, È STATO OSSERVATO CHE LE DIMENSIONI ERANO TALI DA RENDERLO QUASI ... PREPOTENTE.

FEBBRAIO '87

ANNO II N. 1

NOTIZIARIO TRIMESTRALE
DELL' AEROCLUB DI REGGIO EMILIA

L'aeroporto di Rieti: presente e futuro

a cura di MARIO PITONI
Vice Presidente dell'Ae.C. Rieti

Il miglioramento delle installazioni aeroportuali della nostra città è da lungo tempo oggetto di discussioni, proposte di progetto e a volte anche, purtroppo, occasione di contrasti tra gli utilizzatori dell'importante infrastruttura a causa di interessi non sempre convergenti.

È prova del fermento di idee e programmi che riguardano l'impiego del nostro aeroporto, tra le altre, l'originale proposta pubblicata recentemente sulla rivista VOLO A VELA apparsa con il titolo «Lettera aperta ai reatini e alle autorità». In essa viene ipotizzata la creazione di un Ente Internazionale di Volo a Vela dotato di ampia autonomia, non soggetto né all'Aero Club d'Italia, né alla Direzione Generale dell'Aviazione Civile ma dalla quale dovrebbe ottenere la piena disponibilità dell'intera area aeroportuale. Inoltre nell'area attualmente occupata dall'Aeronautica Militare dovrebbe avere sede un Istituto Tecnico Aeronautico i cui allievi dovrebbero essere preparati al volo a motore dall'Aero Club di Rieti. Lo stesso Aero Club dovrebbe gestire un'officina aeronautica per la revisione delle cellule e motori nonché specializzare giovani tecnici con certificazione del Registro Aeronautico Italiano. La scuola di volo a vela diventerebbe appannaggio di questo Centro Internazionale.

Tutti sono liberi di esporre ipotesi e programmi. Vada a questi il riconoscimento per il contributo dato di spunti utili all'avvio di auspicate iniziative, le più opportune e consone però alle reali esigenze, ma è proprio su queste ultime, le esigenze, che a nostro avviso è necessario fare chiarezza.

È a tale scopo, pertanto, che riteniamo sia utile ricordare brevemente le principali attività attualmente svolte nell'aeroporto di Rieti.

AEROCLUB VERGIATE «ALESSANDRO PASSALEVA»

I.P.



119.65

AEROPORTO SIAI MARCHETTI - GRUPPO AGUSTA

Aero Club Vergiate - Via Roma - Tel. 0331/946.151
Segreteria chiusa il Lunedì

Approvata la normativa per la "abilitazione" su velivoli di costruzione amatoriale

In esso opera l'Aero Club Centrale di Volo a Vela con il compito di preparare i piloti di aliante già esperti a voli di alta performance e al livello di prestazioni necessario per affrontare le gare di specialità. La sua attività si svolge prevalentemente nel periodo più favorevole dell'anno dal punto di vista meteorologico e volovelistico cioè da fine aprile a fine settembre e durante il giorno dalle ore dodici in avanti. Riteniamo, alla luce di ciò, che l'attuale assetto aeroportuale soddisfi sufficientemente le esigenze derivanti da questo tipo di attività.

L'Aero Club di Rieti invece, da noi rappresentato, è dedito prevalentemente alla scuola di volo a vela e a motore. Per le sue finalità didattiche è portato ad utilizzare la struttura aeroportuale durante l'intero arco dell'anno e in tutte le ore volabili del giorno. Pertanto costituisce serio motivo d'impedimento l'inagibilità della pista in conseguenza di pioggia e neve che cadono abbondanti per almeno otto mesi all'anno.

Di qui il tentativo da parte nostra, nell'ipotesi più riduttiva, di riuscire a consolidare almeno la pista centrale per averne la disponibilità anche in presenza di certe condizioni meteorologiche avverse.

Ci sentiamo legittimati a presentare in via prioritaria questa nostra esigenza non solo perchè ci qualificiamo operatori reatini appartenenti ad un Ente che è stabile patrimonio di questa città, bensì riteniamo di agire a fronte di problemi reali e urgenti. Inoltre, pur senza voler essere d'intralcio ad altre proposte migliorative, semprechè economicamente realizzabili e non in contrasto con i nostri obiettivi istituzionali, riteniamo possibili programmi di più ampio sviluppo per il futuro del nostro aeroporto. Il nostro sodalizio propone una soluzione locale che coaguli l'interesse e lo sforzo degli Enti qui rappresentati e di quanti altri interessati intorno alla seguente ipotesi:

— Utilizzare l'intera area aeroportuale come complesso di impianti e servizi per le attività di: volo a vela (scuola, competizioni, turismo), tutte quelle a motore non esclusi servizi di aerotaxi per operatori turistici e commerciali, paracadutismo, aeromodellismo; il tutto con adeguate strutture: pista e raccordo di rullaggio consolidati, piazzali asfaltati e sistemazione a verde, sala di ripiegamento paracadute, locale per costruzione e riparazione aeromodelli, locale per attrezzata officina, hangar, magazzini (merci, ricambi), inoltre camping, tendopoli, impianti sportivi, ristoro... tutto armonizzato da un organico progetto. Ciò è solo in parte esistente e non sufficientemente adeguato, come già detto, né alle attuali esigenze, tanto meno allo sviluppo che parallelamente la provincia di Rieti ha già conseguito in certi settori (industriale, commerciale...) o intende conseguire nel futuro in altri (turismo, servizi...).

— Pensiamo inoltre che l'utilizzo allargato dell'intera area aeroportuale debba avvenire con la distinzione di due specifiche competenze: quella attiva di volo e quella accessoria.

La prima deve essere svolta necessariamente dagli Aero Clubs in relazione alle loro peculiari caratteristiche, l'altra può essere appannaggio di un Ente (Cooperativa, Consorzio...) che sia in grado di mantenere efficienti e valorizzare gli impianti e servizi durante l'intero anno.

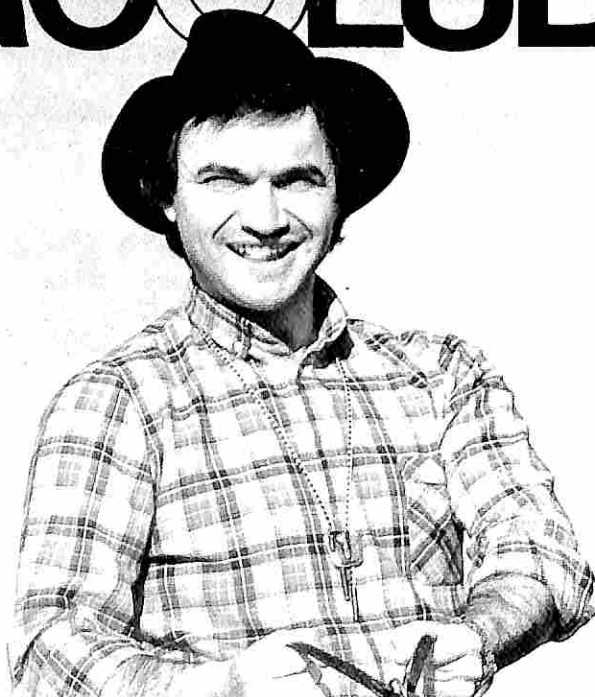

Riteniamo con ciò di non aver espresso novità assolute, sebbene accusabili di un pizzico di campanilismo di non aver indicato ostacoli ad altri interessi presenti in campo, di non aver avanzato ipotesi tanto ambiziose da essere considerate irrealizzabili. Possono esserci ad esempio, nelle giuste proporzioni, l'iniziativa in corso all'Aquila tendente alla realizzazione di un aeroporto di terzo livello e la disponibilità da parte di quasi tutti gli aeroporti del Nord almeno di una pista consolidata.

Ci auguriamo pertanto che gli Enti locali e le autorità competenti si mostrino pertanto sensibili ai problemi esposti e ci aiutino a risolverli con l'esercizio del loro potere decisionale e l'apporto finanziario necessario. In particolare rivolgiamo l'invito all'Amministrazione Provinciale di Rieti di prendere l'iniziativa di approfondire i temi enunciati e di avviarli a soluzioni soddisfacenti anche per un migliore futuro del nostro Aero Club.

AERO CLUB

ANNO 5 - N° 7 - GENNAIO/APRILE 1987 - Sped. Abb. Post. - IV /70%

VARESE



V. I. P. - International Gliding Club



*We apologize for the misprints that once in a while (though too often) can be found in the VIP Club pages.
We will try harder!*

*Please, in the 9th line from the bottom of page 250 of No. 183, read «it is NOT correct» in lieu of «it is correct».
Thank you for your understanding.*

THUSAND TAK to Birger Bulukin for his so interesting article.

Also the two articles in this number would deserve a comment. Anybody willing?

R.F.

Mountain Competition the Norwegian Way (and Trying Out a New Scoring System) by BIRGER W. BULUKIN

Trying to play the part of an ordinary tourist for a dedicated glider pilot isn't easy, even if the place is Santa Marinella at the Italian west coast. Every now and then the thoughts turn to what's probably going on in Rieti at the moment, 150 km away. Sooner or later in the next two weeks we'll end up there, at least to feel the atmosphere. In the meantime, while I'm overlooking the never ending traffic of Via Aurelia, I'd like to share with you what went on two weeks earlier (in the second week of July) 2200 km further north:

Sweden accepted a challenge from the Norwegian Gliding Federation to compete for the «Peder Smedvig Challenge Cup». The cup was donated by the Peder Smedvig Group, one of the large Norwegian offshore operating companies, and is intended to institute a yearly competition between the two nations (which has been an on/off tradition for a number of years).

The place was to be a new airfield called FRYA, situated in the beautiful Gudbrandsdalen valley, 50 km on final glide north of Lillehammer, or 3 1/2 hours drive north of Oslo. What is special about this place is that you are close to the most mountainous part of Norway, at the same time there are outlanding possibilities where you need them. And that includes both valleys and mountain plains.

In order to permit the competitors to explore the area at their own will, and at the same time let those going for record breaking distances and speeds to do just that, the rules for the competition were formulated so that each competitor was allowed to pick his own task from a list of turn points prepared in advance. Of course this complicated the scoring system, but this was handled by introducing a «distance factor», equal to the square root of the ratio between the respective task distances and a marking distance (set to 400 km in this competition). The original formula which the distance factor was multiplied with was the one used for national competitions in Norway. It does not have any correction for short tasks set or short task time. The result was a setup which devaluated days with short tasks generally chosen, but permitting a high speed on a shorter task to beat a somewhat slower speed on a considerably longer task. Of course the gradient of the speedpoints versus speed in the original formula decides just how much faster you have to fly on a short task to beat the longer one. In our formula the distance points are 250 if everyone completes, and the speed points are 0 at 60% of winning speed, with a linear slope up to the maximum allotted.

The complete scoring was carried out on the Olivetti M10 32

kbyte lapsed computer (which I also use to write this story on), including the program calculating the task distances by entering only the turnpoint numbers. So we didn't find the scoring to be much of a problem.

So for a calculated example:

Everyone is assumed to complete his task.

Pilot A: Distance 400 km, highest speed 100 km/h, points 1000.

Pilot B: Distance 500 km, speed 90 km/h, points 908 (95 km/h gives 1013 points).

Pilot C: Distance 300 km, speed 100 km/h, points 866 (As A and C have the same speed, this shows that the distance factor is 0.866).

If pilot C had flown faster he would have been the «speed marksman» and achieved the same 866 points for his higher speed and the others would have been calculated against his speed.

In the competition it turned out that generally (but not always) the winning pilot had flown the longest task of the day.

Possibly it would be wise to let the officials give a distance bracket within which the tasks should be chosen, in order to assist the pilots somewhat in selecting an appropriate task distance. Or in order to facilitate scoring, a limited number of tasks could be selected by the organizers for the competitors to pick from. We'll think about that for the future.

Enough about scoring.

What we achieved besides the freedom to explore areas of our own liking, was that gaggle flying was drastically reduced (even if I admit we were only 15 gliders), and final glide congestion was practically non-existent. It does exist a probable need of thinking about what to do about final glides from conflicting directions, perhaps introducing a compulsory last turning point close to the airfield in order to ensure «one way traffic». Or perhaps simply introducing separated «arrival zones».

We also introduced the freedom to change our mind about the chosen task after take off, but the pilot was then only credited distance points for the flown task.

All gliders were flown in one class with the 15 m gliders given a handicap of 0.9 (for the ease of it), but even if the Swedes found that we penalized the 15 m gliders too much, these were the ones turning out at the top of the list (we feel that any performance difference between two gliders is amplified when flying in mountainous areas compared to when flying over flat areas). No open class gliders were present.

A certain amount of tactical flying was evident, like Svein Erik Kristiansen and me always choosing the same task, trying out pair

flying for what it was worth.

What was the reaction to this experiment?

The Norwegians liked it, possibly helped by the fact that for the first time in history they beat the Swedes (the area over which we flew was new to most of the Norwegians as well). Aake Petterson, Torbjørn Hågnander and the other Swedes didn't seem to object, but as Aake said: «We will go home and lick our wounds, then we will think about it».

What was equally important was that a new part of Norway was opened up to gliding, even if the facilities on the airfield are not up to full standard yet. You frequently heard outbursts on the radio like: «Have you ever seen such a lovely sight!» or «It's unbelievable, my vario is pegging and the integrator reads 6.2 m/s!» We also had to promise the participating pilots to try to arrange a competition at Frya every year, so that they could come back and again sample wave, thermal and hill soaring on the same flight, climb rates in thermals of 6 m/s, 100 km plus visibility, winning speeds of 115 km/h (should have been higher had the weather cooperated fully) and task distances of more than 500 km. And most of all: scenery which left them marvelling. (Comment: Admittedly the weather wasn't perfect on any day compared to what we know it can be like, but out of six possible days we flew on five and competed on four, and the winning speed was below 100 km/h only on one day. On the last day, which was a 500 km day for Aake, Svein Erik and me, Svein Erik restarted his task at 1400 hrs and completed the task). Was that all?

Well, modesty nearly prevents me from telling who won individually in his LS-6 (as he also was responsible for the scoring), but here is the first part of the list:

1 Birger W. Bulukin	LS-6a	Norway	3134 points
2 Svein Erik Kristiansen	LS-6a	Norway	2672 points
3 Curt-Olle Ottosson	LS-4	Sweden	2365 points
4 Goeran Anderson	DG 300	Sweden	2309 points
5 Magnus Kiällstroem	Discus	Sweden	2254 points
6 Geir Raudsandmoen	LS-4	Norway	2231 points
7 Aake Petterson	LS-6a	Sweden	2223 points
8 Vidar Ingebretsen	Discus	Norway	2209 points
9 Torbjørn Hågnander	LS-6a	Sweden	2085 points

Totally 15 pilots

Norway: 12.613 points

Sweden: 11.633 points

(Calculated from the top 5 pilots of each country each day).

Competitions: What Future

by PIERO PUGNETTI

Let us say that all arguments in favor of the gliding competitions are accepted, the competitions being a general progress factor. At the same time we are ready to take over the burdens and personal sacrifices that come with them, striving to reduce the former and mitigate the latter, if we are able to.

If we do not want to denature fully the best expression of an amateur sport, we cannot however continue on the path we are treading at present: among the teams competing at Benalla there

were to be seen logistic organizations and tactical aids capable of making Clausewitz envious. Winning would just become a matter of money, as Napoleon used to say, but he was thinking of wars.

The question that is conversely getting more and more asked and important is whether the competitions as they are now still meet the sporting and safety requirements, and do permit the soaring skills of the pilots to be evaluated, or they have rather become

more similar to the stuntmen's performances in a village fair. Many near misses and «only» two mid-air, together with the so sad recent accidents, should make this topic turn into a «condition red» one.

Justin Wills has recently dealt with this subject in general terms and given quite a few good suggestions to change the philosophy of the competitions, while Fred Weinholz discussed the problem in a very sharp and definitive manner in the number of June of *Aerokurier*. Hans Gloeck, in turn, and still in *Aerokurier* (August 87) stated that a partial change should take place to have the pilots getting accustomed to the novelties little by little, thus creating the bases for a different kind of contests. «Volo a Vela» and the Italian gliding fraternity have been discussing this problem since long.

In the end, everybody wishes to change from the present rodeos of huge itinerant gaggles to a sporting event in which much more liberty is left with the pilots to construct their race.

Let us proceed orderly.

Safety first.

After the worries that come along with the closely timed takeoffs of tens of gliders and the concurrent landings of those who want or have to relight (to solve this problem, a sufficiently large airfield and a good organization is all is needed), the competition director heaves a sigh of relief when the sky above is empty of planes and the teams run in to give their pilots' starting times. To avoid having too many people over the ground clock there is a simple expedient: to eliminate the ground clock.

If takeoffs are fast and the weather conditions good and reasonably consistent, the «start upon tow release» method can be adopted. It ensures a good margin of safety and is acceptable from the sporting viewpoint. If one of the above components is missing, the optimal safety conditions are no longer attained and differences, sometimes even significant ones, are created at the start. Choosing the launch time as the start time does not improve the situation, and difficulties can be faced on the start line: pilots renouncing and waiting, tactical landings to relight, and a general nervousness.

Another solution is to assign different starting gates; it was adopted this year at Rieti during the CIM and gave rise to no snags.

It is essential to choose spots that are sufficiently apart from one another, that are prominent, thus nothing is necessary on the ground to mark them. They are to be photographed according to the usual rules with a normal photo-time camera. The number of starting pictures can be just one.

In this way the problem of a crowded sky at the start becomes less serious, even if it is not removed fully.

After a safe start, it is necessary to provide for a safe and sporting flight on the task. The need to separate the different classes is quite clear, but this does not guarantee that the moving gaggles of too many gliders will not be there.

The proposals for a more individual competition, that is a competition affording the pilot the possibility of choosing his task in the frame of a set of given rules, arise from the above. These rules can be: a prescribed area, a prescribed length, a prescribed time.

The prescribed area must contain at least ten turning points, including the home airfield. In all cases, out and returns between turn points must be forbidden, while the turning points must not be too close to one another to prevent the risk of someone flying short and repeated circuits of poor sporting contents.

A prescribed length task compels the pilot to study his course preliminarily and to make his final choices beforehand (in

particular if he is required to hand the competition direction a written statement of the intended flight). These choices may then prove to be wrong, and the responsibility for the possible weather forecast errors would be thrown on the pilots, the direction being left only with that of prescribing the task length. If the need to avoid outlandings as much as possible is a part of the concept of safety, it is essential to remove any rigidity that may lead the pilots to make meteorological errors, that is obliging them to fly over a turning point where a thunderstorm has developed. The reluctance of some pilots to accept this additional degree of freedom is well understandable, as a successful competition may be jeopardized by a wrong choice during planning on the ground.

Actually, it is also possible to avoid setting a km limit. A new type of cats' cradle would be result, with pilots trying to remain airborne until sunset plus 30'.

In this case also the problem of scoring comes about: how to assign the speed or distance points?

It seems easier to accept a time limit, as Aake Petterson proposed in Frankfurt, during the CIVV meeting of the last Spring.

In this instance, preventive planning is always useful, but plans can be changed quite freely within the prescribed area depending on the weather observed during the flight.

It would so be possible to avoid local patches of bad weather and, in the end, to compete on a day in which other formulas would keep the sailplanes on the ground or lead to the «everybody out» situation, which is so typical in our competitions.

This year at Rieti we made an experiment: in the open class not only the start time was at pilots' option, but they also had the possibility of choosing one of the assigned turning points as their finish line. The turn point had just to be photographed with the photo-time camera. The race of each pilot ended with the first picture taken after the assigned time had elapsed.

Scoring was made as follows: as a function of the average speed obtained, the distance travelled was compared to the prescribed time by subtracting the result of the excess time times the average speed. A very simple calculation.

1000 points were given to the longest distance travelled so calculated, and a proportional score to all the other pilots.

The actual outlanding was the one that had occurred before the expiry of the prescribed time, and the pilot was credited the distance flown up to the last photographed turning point. Discussions went on at Rieti among the competing pilots and the other personages of the European gliding community as to whether a credit had to be given to the pilots returning to the home airfield, or a penalty to those who do not.

The system can be prone to some criticism, but it refers to an objective value: the virtual distance travelled, that depends on the average speed at which the pilot has flown on the assigned task. As to all the rest, I favor the greatest simplicity. If one starts to complicate the formula, sooner or later he would get to cubic roots and high exponents.

The negative aspects are essentially two: the little spectacular a gliding competition has, that is the arrival, is taken away, and, more serious, the position of the gliders on their track, and their course itself, are constantly unknown. We must evaluate if this is fully acceptable from the viewpoint of safety, unless we consider the use of automatic emergency locators.

Eventually, I think that, be it with one system or the other, we have to come the point in which we succeed in getting rid of the rigidities typical of the competitions of nowadays.

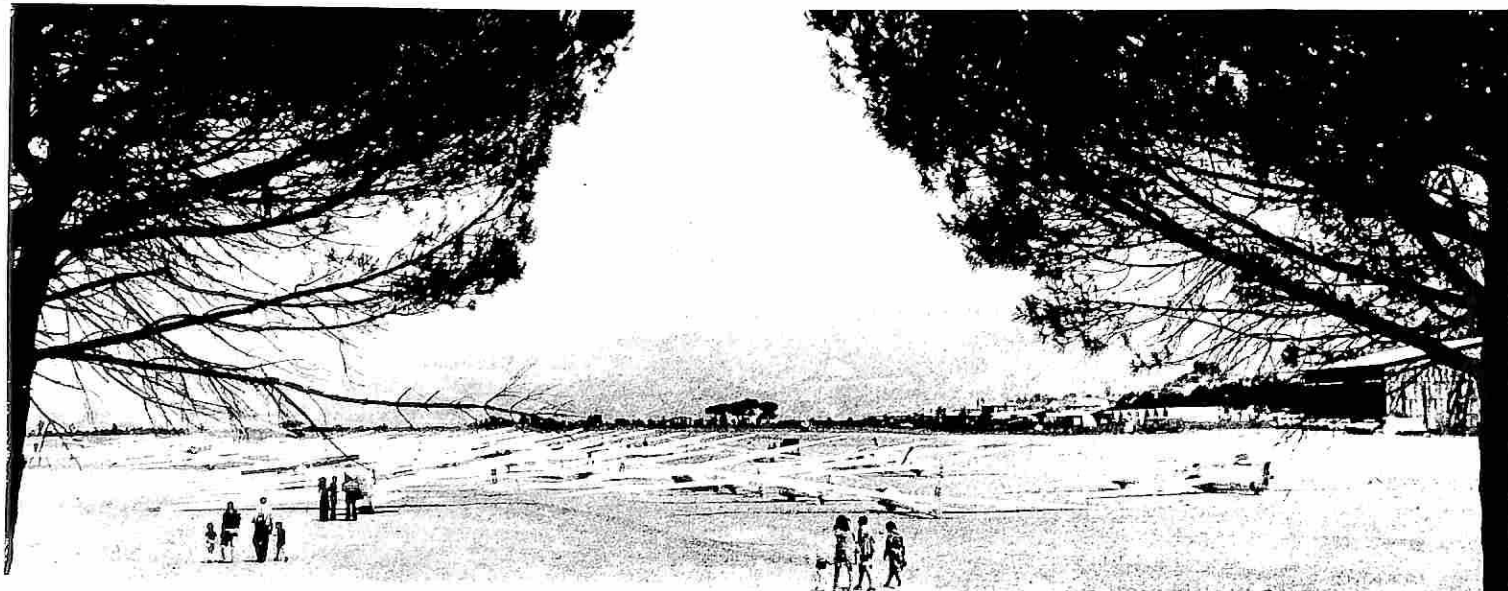
(a summary of the article by Piero Pugnetti in this issue, by RF)

A LITTLE STATISTICS

	country	active pilots	gliders	flying hours	pilot × glider	hours × pilot	hours × glider
1	WEST GERMANY	40.000	6.400	1.500.000	6,25	37,50	234,4
2	U.S.A	15.000	4.000	100.000	3,75	6,67	25,0
3	FRANCE	12.000	1.500	250.000	8,00	20,83	166,7
4	GREAT BRITAIN	10.000	1.800	150.000	5,55	15,00	83,4
5	AUSTRIA	8.500	1.500	—	5,67	—	—
6	SWEDEN	4.500	480	42.000	9,83	9,33	87,5
7	AUSTRALIA	4.300	750	81.000	5,74	18,84	108,0
8	SWITZERLAND	3.800	1.000	70.000	3,80	18,42	70,0
9	HOLLAND	3.500	460	40.000	7,61	11,43	86,9
10	POLAND	2.500	1.300	—	1,92	—	—
11	U.S.S.R.	2.500	1.000	—	2,50	—	—
12	DENMARK	2.200	400	90.000	5,50	40,91	225,0
13	FINLAND	2.000	350	35.000	5,71	17,50	100,0
14	YUGOSLAVIA	2.000	270	25.000	7,41	12,50	92,6
15	JAPAN	1.500	200	5.000	7,50	3,33	25,0
16	ITALY	1.500	400	45.000	3,75	30,00	112,5
17	NORWAY	1.400	110	8.000	12,73	5,71	72,7
18	CANADA	1.200	600	60.000	2,00	50,00	100,0
19	BELGIUM	1.200	200	—	6,00	—	—
20	NEW ZEALAND	1.140	320	—	3,56	—	—
21	HUNGARY	1.000	250	50.000	4,00	50,00	200,0
22	ARGENTINA	600	150	—	4,00	—	—
23	BRAZIL	500	250	10.000	2,00	20,00	40,0
24	SPAIN	250	100	5.000	2,50	20,00	50,0
25	BULGARIA	150	50	6.500	3,00	43,33	130,0
26	ISRAEL	150	30	3.000	5,00	20,00	100,0
27	IRELAND	120	30	3.000	4,00	25,00	100,0
28	CHINA	100	200	—	0,05	—	—

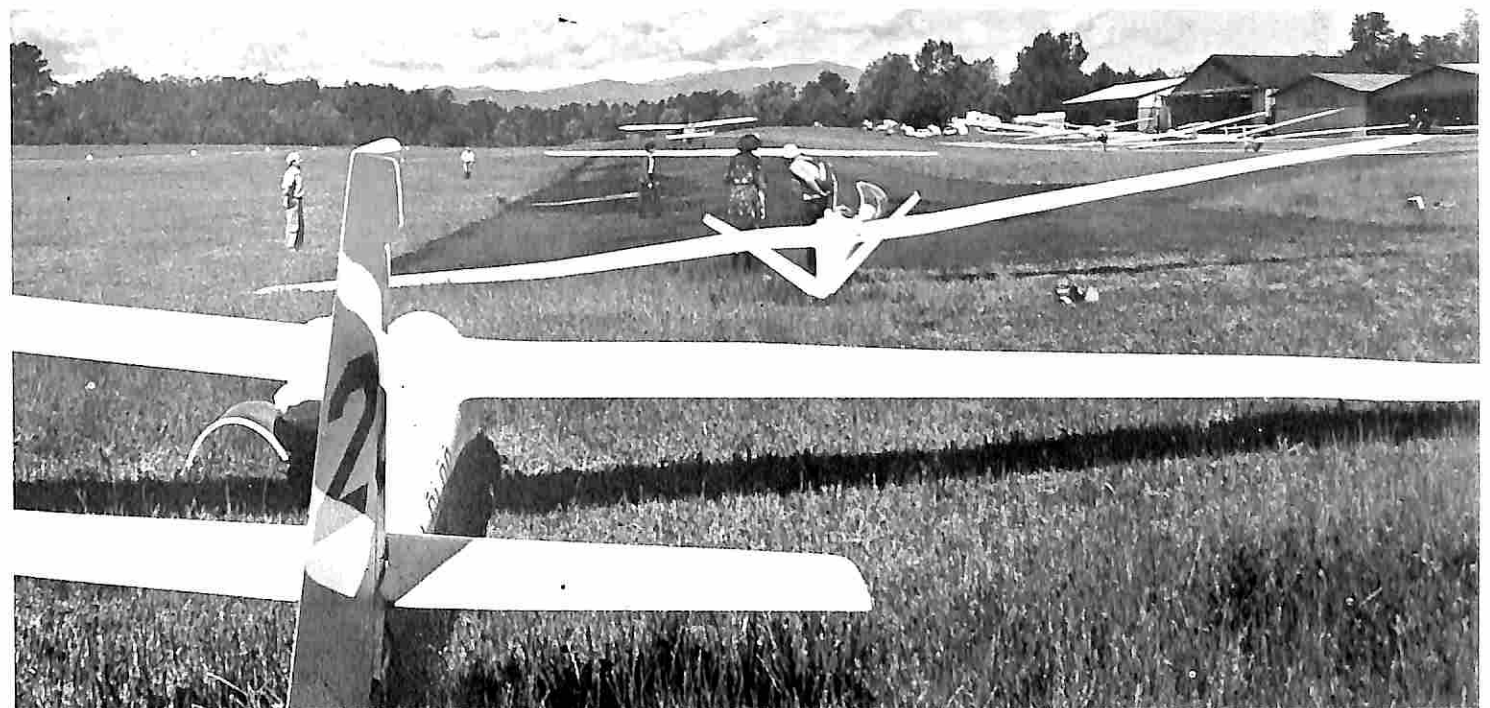
This is an unofficial «Picture» of the Gliding World.

Who has more accurate data is kindly asked to let us know, we would like to complete the «Picture» in the best possible way.



RIETI: AERO CLUB CENTRALE DI VOLO A VELA

Oltre cinquant'anni di volo a vela



A.V.A.L.
Aeroclub Volovelistico Alta Lombardia
VARESE - Calcinate del Pesce

ELAN

E' FAMOSA NON SOLO PER I MIGLIORI SCI
E PER LE STUPENDE IMBARCAZIONI
MA ANCHE PER I SUOI
FANTASTICI ALIANTI

DG 101 G ELAN:

Aliante Classe Standard - Efficienza max. 1:39 a 105 Km/h - Velocità max. 260 Km/h
Capottina «pezzo unico» incernierata in punta - Eccezionale visibilità, grande maneggevolezza.
GRANDE VERSATILITÀ - ADATTO AD OGNI TIPO DI UTILIZZO
Rapida consegna.
STRAORDINARIAMENTE ELEGANTE E... STUPENDAMENTE ECONOMICO!!
(OMOLOGATO RAI)

DG 300 ELAN:

ALIANTE DI ALTE PRESTAZIONI CLASSE STANDARD
Efficienza: 1:41 (32 Kg/mq) - 1:42 (50,6 Kg/mq)
NUOVO PROFILO CON TURBOLATORI SOFFIANTI
SERBATOIO BALLAST PIANO VERTICALE
CONNESSIONE AUTOMATICA DI TUTTI I COMANDI
FORMIDABILI PRESTAZIONI: LO STANDARD... PIÙ!!
(OMOLOGATO RAI)

ELAN

*Tecnologia d'avanguardia
e grande serietà!*

Contattate:

DE MARCO PAOLO

33044 MANZANO (UD)

Via G. Marconi, 22 - Tel. (0432) 755045

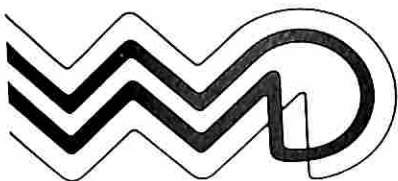


**HOFFMANN
AIRCRAFT**

OE-9269

*die neue
H36DIMONA
Mk II*

GLASFASER ITALIANA srl
24030 VALBREMBO - TEL. 035/631011



Walter Dittel GmbH
Luftfahrtgerätebau

Erpfinger Straße 36, Postfach 260
D-8910 Landsberg/Lech 1

AG

GRITTI SPA

I-39100 BOLZANO/BOZEN

Via Maso della Pieve 72 Pfarrhofstrasse

P.O. Box 89 - 90

Tel. 0471/940001 (5 linee)

Telex 400312 GRITTI I



FSG 60M

Il ricetrasmittitore ideale

- 4 frequenze preselezionabili memorizzate in aggiunta ai 720 canali disponibili.
- Grande potenza d'uscita 6...8 Watt in antenna.
- Grande indicatore LCD funzionante da - 40 a + 71 gradi C.
- L'indicatore di frequenza LCD lampeggia automaticamente quando la tensione di alimentazione scende sotto gli 11 Volt.
- Limitato consumo di corrente: ricezione 55 mA minimo 140 mA massimo, trasmissione massimo 1,6 A.
- Usa gli stessi accessori della FSG 18 e FSG 40S; con modifica, FSG 15 FSG 16.



FSG 50

- 720 canali disponibili.
- Grande potenza: oltre 5 Watt in antenna.
- L'indicatore di frequenza LCD lampeggia automaticamente quando la tensione di alimentazione scende sotto gli 11 Volt.
- Limitato consumo di corrente.
- Usa gli stessi accessori della FSG-18 e FSG 40 S; con modifica, FSG 15 FSG 16.



FSG 4 / FSG 5

- FSG 4 : Ricetrasmittitore palmare 6 canali dei 720 preprogrammati, antenna flessibile.
- FSG 4/01 : Come FSG 4, ma con opposizione sidetone per uso con cuffia microfono o casco.
- FSG 5 : 720 canali liberamente selezionabili, indicatore di frequenza illuminato, antenna flessibile.
- FSG 5/01 : Come FSG 5, ma con opzione sidetone per uso con cuffia microfono o casco.

A large, stylized logo consisting of the letters 'E' and 'P' in a bold, white, sans-serif font. The 'E' and 'P' are connected at their vertical stems, with the 'E' on the left and the 'P' on the right. The logo is set against a solid black rectangular background.

moda maglia

PUGNETTI - Uggiate (Como) - tel. 031/948702

G. GIUSTI

21013 GALLARATE (Va)

Via Torino, 8 - Telefono (0331) 781.368

CONCESSIONARIO:

Batterie dryfit

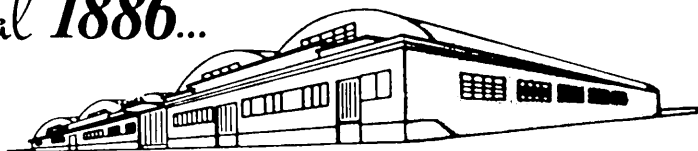


Sonnenschein

COMPONENTI ELETTRONICI



dal 1886...



*...continuiamo una tradizione di qualità e prezzo
ottenuta con i migliori macchinari*

BUSTE:

Confezionate con ogni tipo di carta telata - per usi speciali - per campioni senza valore - a sacco in carta.

BUSTE TEXSO:

Rinforzate con fili di nylon e con polietilene.

ETICHETTE:

Con carte autoadesive, metallizzate, cartoncini - con stampa a rilievo tipografica, con laminati a caldo, flessografica rotativa.



S.p.A.

Via Chivasso 5 - ☎ 959.38.17 - 959.14.85

10096

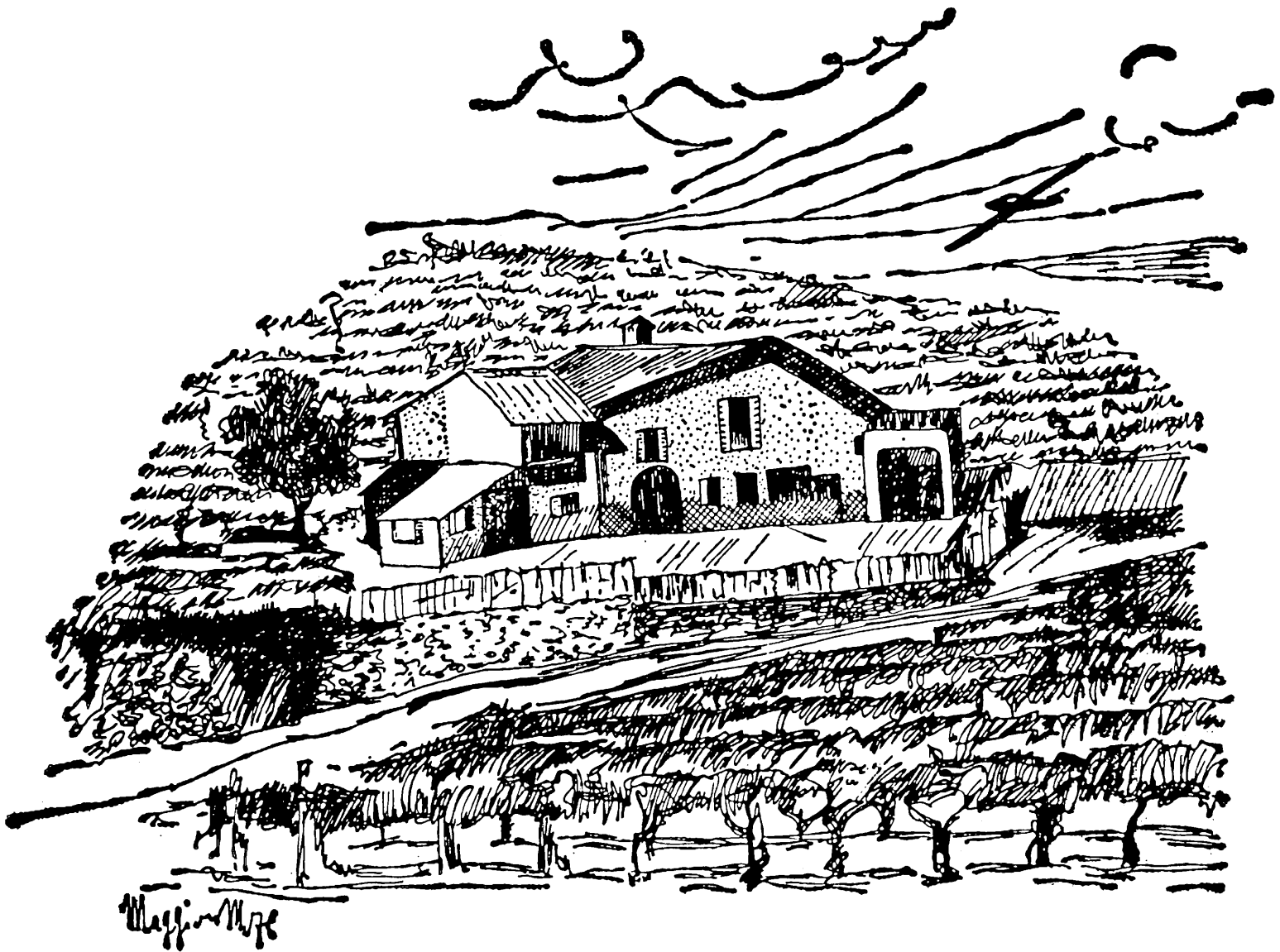
LEUMANN

(Torino)

AZIENDA VITIVINICOLA

« Sit del Toni »

di Mussio Antonio



via Borgo Sparse, 28 - ERBUSCO (BS) - Italia

Tel. 030/726596-722422

Ci scrive il Presidente dell'Aeroclub dell'Aquila

Sig. Direttore,

ho avuto modo, insieme a numerosi Soci, di leggere, sul n. 180/1987 della Sua rivista, la notizia riguardante un presunto tentativo di ridimensionamento della attività di volo a vela a vantaggio del volo a motore, all'interno dell'Aero Club de L'Aquila.

Nel n. 181/1987, inoltre, il commento alla foto di copertina, rappresentante l'Astir I-IVBK del nostro sodalizio, ripropone il dubbio sul futuro del volo a vela, quasi a conferma di quanto riportato precedentemente.

Per consentirLe di rendersi conto personalmente della situazione di fatto, ho il piacere di invitarLa a L'Aquila, anche in occasione della prossima Manifestazione Aerea del 13 settembre 1987.

Sicuro della Sua presenza, Le invio i più cordiali saluti.

L'Aquila, 3 settembre 1987

IL PRESIDENTE

Egregio Presidente,

rientrato tardi dalle ferie ho trovato la Sua lettera e sono a ringraziarLa per l'invito, purtroppo per me inattuabile. Sono contento che, anziché le «nubi», su Preturo si stiano addensando sostanziosi finanziamenti (leggo su "Air Press"), e che non ci siano pericoli per l'unica punta avanzata del volo a vela italiano verso l'inesplorato Sud.

Sarei ancora più contento se volesse, Lei o un Suo incaricato, inviare alla rivista notizie ed articoli per mantenere vivo l'interesse dei volovelisti sulle possibilità offerte dalla dorsale dell'Appennino centro-meridionale. Inoltre è appena il caso di ricordare che VOLO A VELA è opera di soli dilettanti ed ha quindi bisogno che tutti collaborino per una sempre più ampia diffusione di notizie.

Confidando di poterLa incontrare al prossimo Briefing di Bologna, La saluto cordialmente.

LORENZO SCAVINO

Novità dall'Aviosuperficie «Alfina»

L'amico Evandro Aldo ci scrive che sono iniziati i lavori per la costruzione dell'hangar e che l'Aeroclub di Viterbo ha acquistato un bellissimo verricello che arriverà tra qualche mese. Guido Bergomi dovrebbe abilitare gli istruttori per i quali a Guidonia si dovrebbe organizzare un corso.

L'Aeroclub Viterbo sarà l'unico in centro Italia (e non solo al centro, purtroppo! N.d.R.) ad usare il verricello e Aldo spera che l'esempio possa facilitare la diffusione.

A Guidonia hanno raccolto adesioni (e fondi) per l'acquisto di un aliante acrobatico, con il quale si farà un corso d'acrobazia vera e propria.

Presto ci invierà notizie più dettagliate.

Impressioni di volo: Ventus 17,50

In occasione della Mostra dell'aliante di Valbrembo ho avuto modo di provare bene e a fondo il nuovo Ventus — aliante di classe corsa — però nella sua configurazione 17,50 metri di apertura alare. Sono quelle alette aggiuntive ai 15 m con diedro positivo, più che avvertibile, e che gli conferisce un particolare profilo frontale.

Nella configurazione nella quale ho volato, la casa gli attribuisce una efficienza massima 50 ca. Non è stato ovviamente possibile controllare questa prestazione, ma la macchina ha messo in rilievo altre caratteristiche che certamente il Ventus — prima edizione — non si può dire possedesse. Fra queste una rimarchevole omogeneità di risposta dei comandi, una maggior coordinazione e, soprattutto, una notevolissima manovrabilità, anche coi suoi 17,5 m di apertura alare.

Unico rimpianto che si può avere rispetto la versione precedente è quello dei freni del tipo Haenle. Nell'attuale edizione non sono certo così efficaci. Per noi italiani i campi non sono generosi e, personalmente, devo dire che solo grazie a loro, almeno in un paio di occasioni, ho salvato la macchina in corti e sbilenchi campetti.

A.P.

La tassa di circolazione annua

per aeromobili di peso al decollo non superiore a 2.730 chili la cui istituzione è prevista nella bozza di disegno di legge che il Ministero dei Trasporti ha consegnato ai sindacati e si appresta a presentare in parlamento e che riguarda primi provvedimenti per Civilavia, è apprezzata dal presidente di AOPA (Associazione Operatori e Piloti Aviazione Generale d'Italia), dott. Lupo Rattazzi. «Trovo — ha detto ad "Air Press" — che essa rappresenti una misura di semplificazione di procedure che da tempo, come associazione, sollecitiamo. Mi sembra anche di leggere nell'articolo di d.d.l. relativo alla tassa il principio che chi più vola meno spende e ciò può anche rappresentare un incentivo per lo sviluppo del volo privato in Italia ora penalizzato da troppe formalità e da un eccesso di burocrazia. È un primo passo lungo una strada ancora lunga da percorrere e che riguarda l'ulteriore deregolamentazione di procedure che vengono applicate ai sensi di un vetusto codice della navigazione come, per esempio, quell'obbligo per i piloti di presentarsi per vari controlli ad ogni direttore d'aeroporto dove facciano scalo; meglio sarebbe che i controlli, giusti, di cui si tratta, venissero effettuati nell'aeroporto dove l'aereo, in base ai dati del RAI, ha la sua base permanente. Mi sembra anche positivo — ha poi aggiunto Rattazzi, riferisce "Air Press" — l'affermazione del principio del decentramento per esami ed altri controlli».

AIR PRESS

Inaugurata «Idroischia I»

È la prima idrosuperficie che si apre in Italia con l'arrivo di un PA.18 idro dell'Aero Club di Como dalla fine della seconda guerra. Servirà ai collegamenti dell'isola con Napoli-Capodichino e Roma-Ciampino; in progetto una realizzazione analoga a Sorrento.

Con numerosi decolli ed ammaraggi del Piper PA.18 idro dell'Aero Club di Como (piloti Baj e Porta), «Idroischia I», la prima idrosuperficie marina ad essere realizzata in Italia nel dopoguerra, è stata ufficialmente inaugurata alla presenza di folto pubblico e di giornalisti radunati a Casamicciola da AERGOLFO S.p.A., la società dei fratelli Michelangelo e Rocco Regine che ha intenzione di avviare collegamenti regolari dall'isola a Napoli e Roma e da Sorrento, se arriveranno le necessarie autorizzazioni, per le stesse località. Lunga 900 metri e larga 60, orientata 90/270, «Idroischia I» è regolarmente segnalata su carte nautiche e AIP; la si identifica per la presenza di speciali boe gialle con luce intermittente sullo specchio d'acqua antistante la spiaggia di Casamicciola che, per la sua ubicazione, consente ammaraggi anche quando c'è vento, a meno che non si tratti di scirocco; per questo Aergolfo sta pensando a realizzare un'altra idrosuperficie in altra posizione lungo le spiagge dell'isola in modo da avere un valido alternato nel caso di chiusura della prima aviosuperficie di ammaraggio.

(da «Air Press»)

Diplomi «Paul Tissandier» consegnati a Roma (24 ottobre) in occasione dell'assemblea annuale dell'Aero Club d'Italia.

Sono andati — riferisce «Air Press» — a: **Michele Gagliani**, presidente Ae.C. Palermo per l'impegno nella realizzazione del giro aereo di Sicilia; ing. **Claudio Casadio** per aver profuso nell'attività di consigliere federale l'esperienza di presidente (per molti anni) dell'Aero Club di Ravenna e quella derivante dalla sua professione; **Sergio Dallan**, cinque volte campione nazionale di volo acrobatico, per i brillanti risultati ottenuti all'estero con il velivolo da lui stesso modificato. Diplomi e medaglie sono andati ai campioni nazionali '87 delle varie specialità sportive. Inoltre, sono stati consegnati i diplomi di attestazione di qualifica di presidente onorario a: ing. **Iginio Guagnellini**, on.le **Vittorio Catella**, dott. **Raffaello Teti**, avv. **Guido Baracca** (alla memoria) per gli impegni da essi dimostrati nei rispettivi campi di attività, per la promozione del volo sportivo. L'assemblea (alla quale ha partecipato anche il Sottosegretario ai Trasporti, on.le Alessandro Ghinami) ha anche approvato il bilancio dell'Ente ed il calendario delle gare per l'88. I soci di Aero Club d'Italia, al 15 ottobre scorso, assommavano a 17.933 di cui 2.437 aeromodellisti, 2.340 paracadutisti, 6.175 piloti di volo a motore, 810 piloti di volo a vela; i soci con titolo aeronautico in via di perfezionamento sono 6.171. Nell'occasione dell'assemblea è stato presentato il «numero zero» dell'notiziario di Ae.C.I., diretto da Italo Rossi ed edito da Giorgio Apostolo Editore, nato — afferma il presidente Mario Testa — per dibattere i problemi propri dell'Ente.

AIR PRESS

APPUNTI DELLA REDAZIONE

• Solo esigenze di tempo e di spazio ci hanno indotto al rinvio della rubrica PREVENZIONE & SICUREZZA che riprenderà regolarmente dal prossimo numero, insieme alla rubrica SALTIAMO IL FOSSO INSIEME da tempo ferma in attesa che si concretizzi la collaborazione più volte sollecitata ai nostri piloti più titolati, ai quali rinnoviamo l'invito. Inoltre, vista la pigrizia dei vecchi, cercheremo di inserire opinioni, proposte e domande dei giovani, confidando in una loro collaborazione più attiva.

• Il prossimo numero conterrà — finalmente — la versione italiana del famoso «progetto di volo» del dr. Joachim Kuettner, I 2000 KILOMETRI IN ONDA! Continuerà anche la raccolta di opinioni intorno alle nuove proposte riguardanti i temi della competizione.

• Disavventura: l'inaspettata calata di un branco di pecore ha messo in fuga un gregge di verricelli e nel trambusto è andato perso il lupo che doveva comparire nella seconda parte dell'articolo pubblicato a pagina 243 del numero precedente. Ci scusiamo con Riccardo Brigliadori sr. il quale ci ha promesso di inviarci una copia del testo che senz'altro inseriremo nel prossimo numero.

• Sono finalmente finiti i lavori di sistemazione dei locali che devono accogliere l'archivio di VOLO A VELA e di tutte le riviste straniere, la biblioteca e la fototeca. È incominciato il lavoro di riordino delle riviste e presto saremo in grado di soddisfare le richieste di numeri arretrati. Chi disponesse di riviste, giornali, libri o fotografie da conservare, contatti questa redazione.

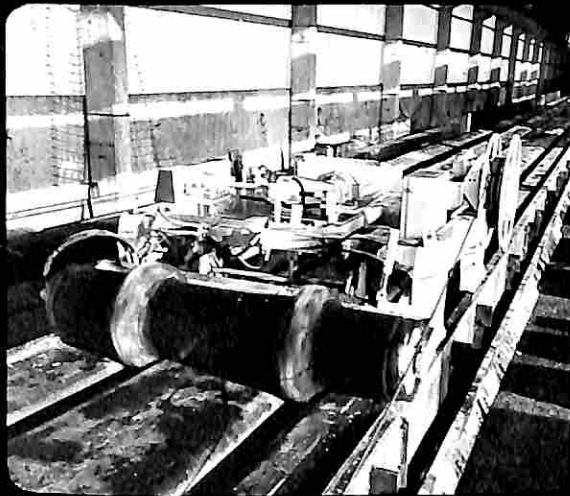
• Attenzione: ci è pervenuto, senza alcuna indicazione, un versamento di lire cinquantamila eseguito il 2 luglio 1987 presso l'Ufficio Postale di CASTELCUCCO, in provincia di Treviso; chi lo ha effettuato è pregato di inviarci nome ed indirizzo e causale. Grazie.

• Chiudiamo questi appunti e questo numero richiamando la Vostra attenzione, ma certamente l'avete già fatto, sulla copertina. Grazie ad Emilio Tessera Chiesa, che ci darà anche notizie tecniche in proposito, e grazie alla tipografia per l'accuratezza del lavoro.

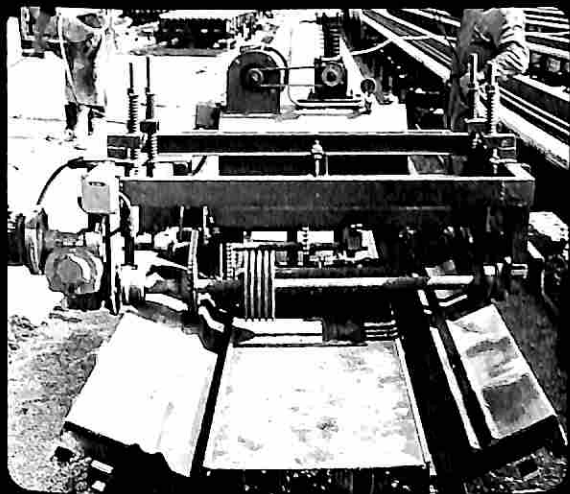
LA REDAZIONE

la spazzola

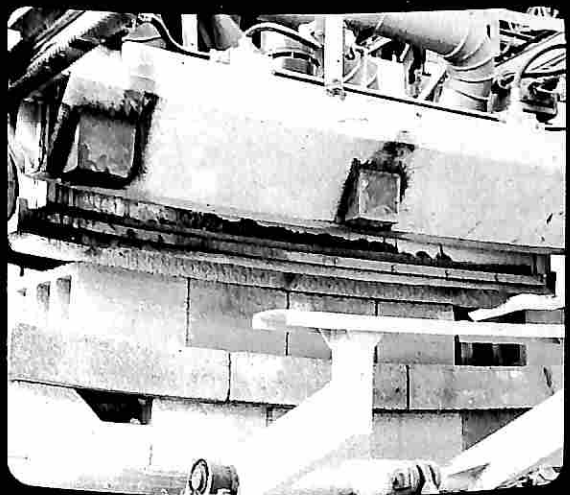
impianto e macchina
costruiti dalla Ditta
BIANCHI CASSEFORME
Parma



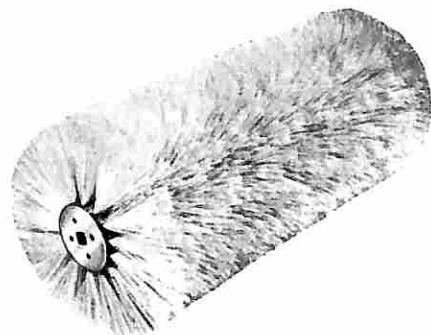
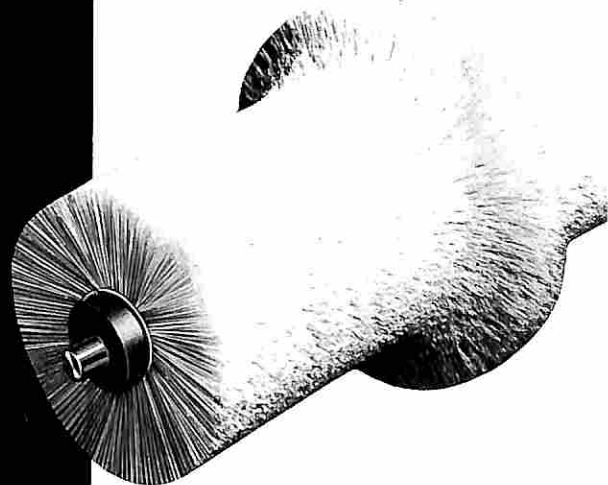
*per la pulizia
dei casseri per travi
in C.A. precompresso*



*per la pulizia delle
piste di getto solai in
cemento + polistirolo*



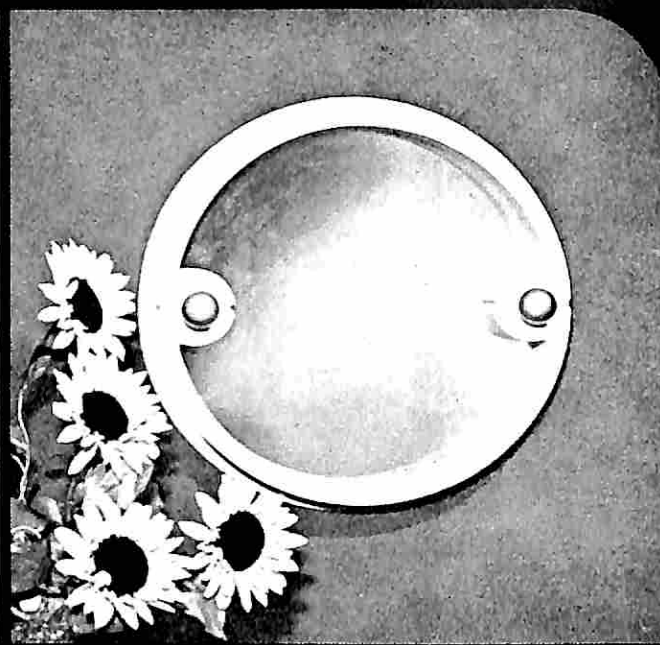
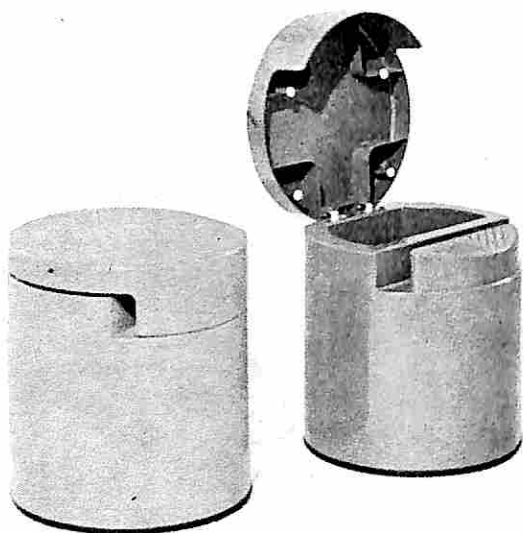
*per la pulizia dei
piani in refrattario dei
carrelli porta mattoni
dopo la dispilatura*



***una soluzione
moderna
per i problemi
dell'edilizia moderna***

fit società
italiana
tecnospazzole

40033 CASALECCHIO di RENO (BO)
tel. 051-571201-13
telex: 212841 SITECN-I



coordinati per bagno

Accessori per bagno della collezione ILMA
Ecco quattro idee novità pratiche e funzionali.
Rinnovate il vostro bagno, fatelo 'diverso, da come
lo avete sempre avuto.
Se anche nelle piccole cose cercate estetica e
qualità, allora lasciatevi tentare dai coordinati
per bagno della ILMA Plastica e della ILMA Tappeti

nelle foto:

sgabello Rolle / specchiera Selva / sedile Onde e tappeti mod. 570

PLASTICA
ilma

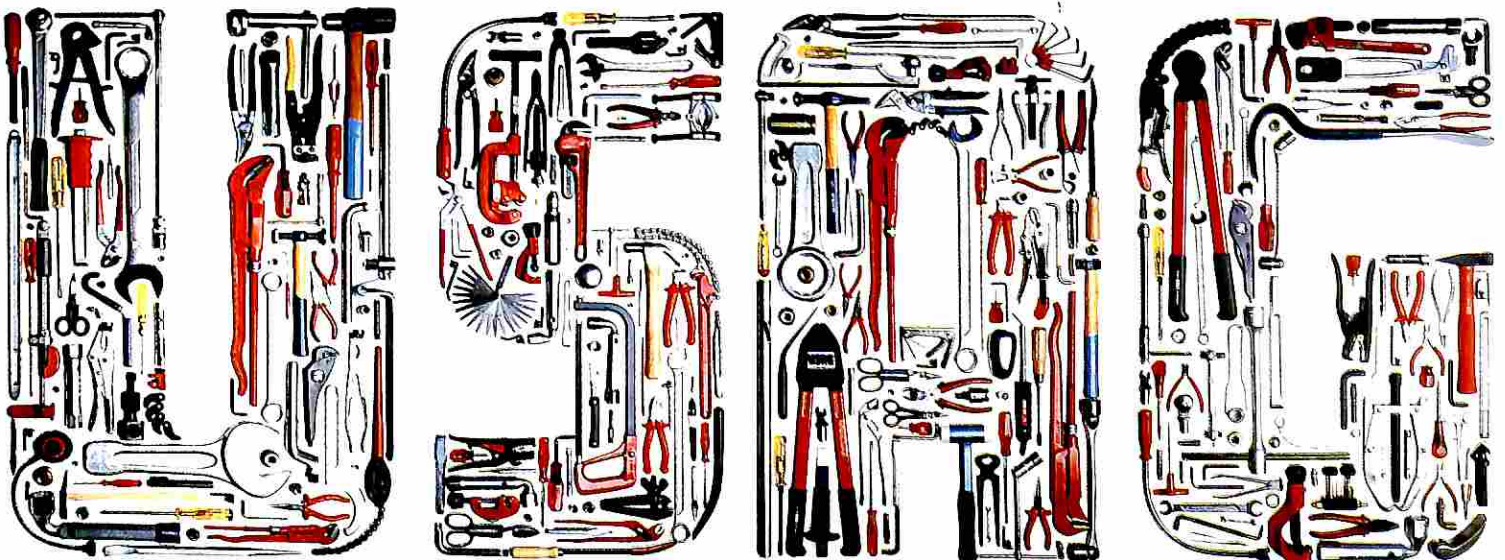
21026 OLTRONA DI GAVIRATE/VARESE

Utensili professionali a mano.

Affidati ai 60 anni di esperienza USAG, 60 anni di progettazione e ricerca, 60 anni che hanno portato ad una gamma di 3.400 utensili tecnologicamente perfetti e ad una rete di distribuzione efficiente e puntuale in tutta Italia.

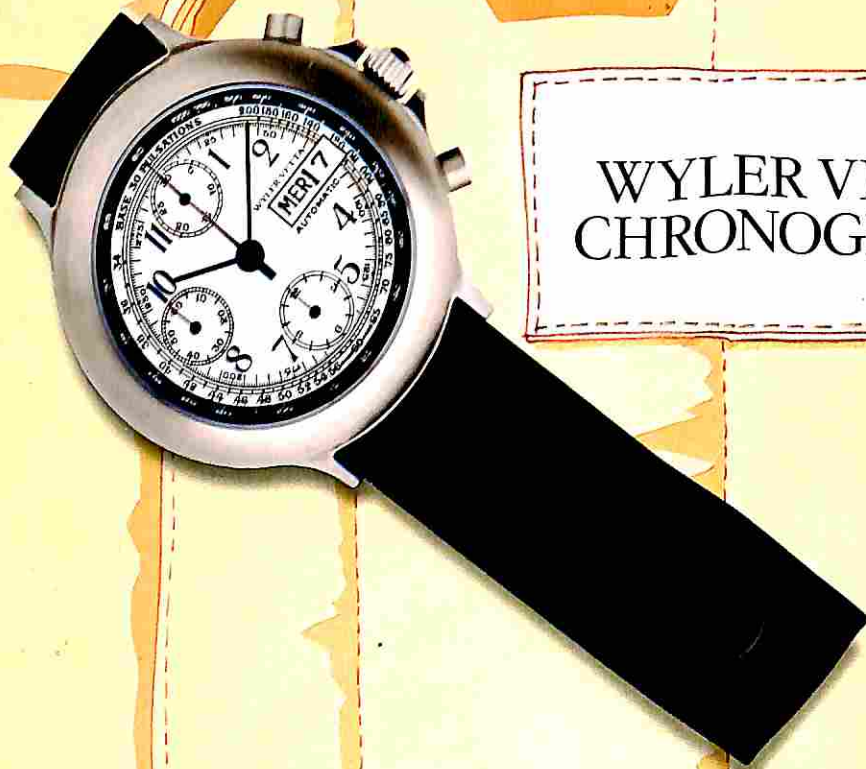
Non per nulla, perfino la squadra corse della Ferrari ha scelto la qualità "Vanadium USAG extra".

Una scelta che puoi fare anche tu.



**FORNITORE UFFICIALE
DELLA SCUDERIA FERRARI**





WYLER VETTA
CHRONOGRAPH

Wyler Vetta "Chronograph" al titanio. Diverso dagli altri, come te.

È un orologio sportivo? Certo. È dotato di meccanismo automatico, di tutte le funzioni cronometriche, di scala medical e scala tachimetrica. Interessante, e poi? Poi, è provvisto, oltre al day-date, di contasecondi, contaminuti, contatore e sfera contasecondi centrale a 1/5 di secondo. Ed è anche impermeabile fino a 10 atm: più completo di così! Sì, d'accordo, ma esteticamente com'è? Guardalo. La sua cassa è addirittura al titanio, sinonimo della più alta e raffinata tecnologia in fatto di orologi; per non parlare del vetro minerale antigraffio e del cinturino regolabile in caucciù con la praticissima chiusura a pressione. Che ne dici? Mi pare che sia molto più di un semplice sportivo! Infatti: Chronograph si distingue dagli altri, come te.

WYLER VETTA

Distribuito in Italia da I. BINDA S.p.A. - Via Cusani, 4 - Milano