

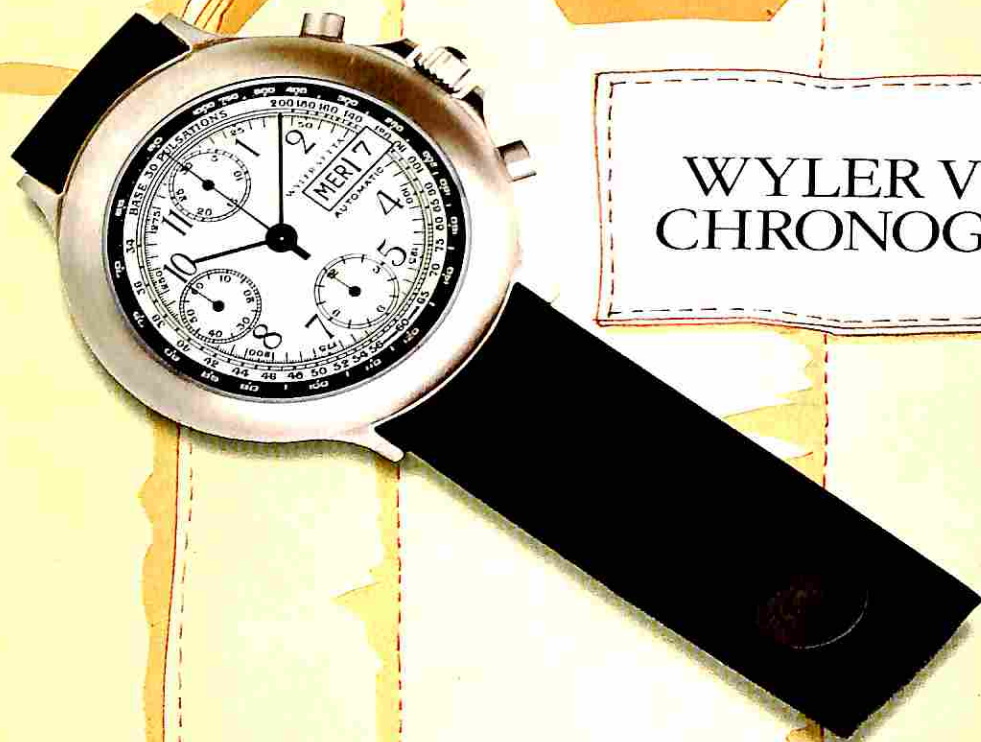
PIRELLA GÖTTSCHE LOWE



**VOLO
A
VELA**



La Rivista dei Volovelisti Italiani
OTT. - NOV. 1988 N. 190



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, contaminiti, contaore 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

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.

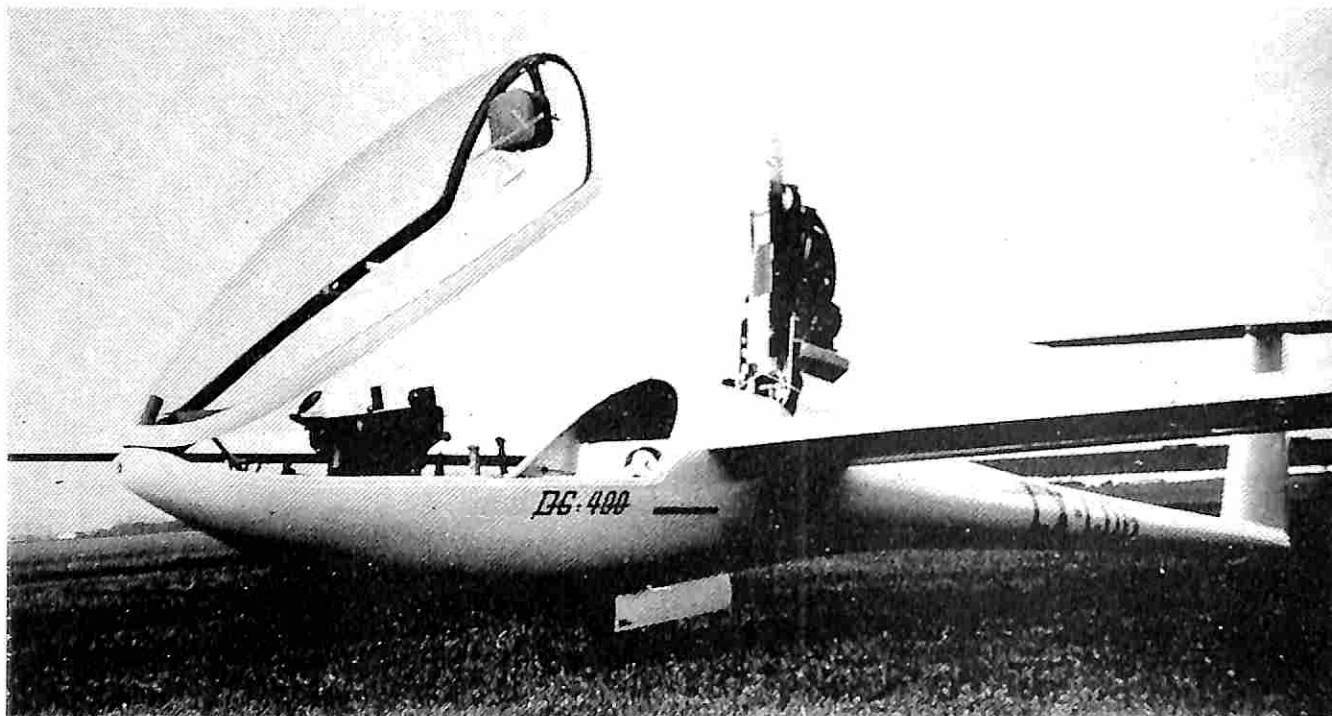
L'MB-339C dell'Aermacchi, equipaggiato tra l'altro con una piattaforma inerziale e radar doppler, un computer di navigazione, un head-up display ed uno schermo multi-funzione, è stato espressamente realizzato per soddisfare queste esigenze.



FOTO AERMACCHI

PUBBLICITÀ AERMACCHI

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.



DG-400 - Da 7 anni in produzione e sempre valido per le sue grandi prestazioni. Oltre 240 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

Venduti da GLASFASER ITALIANA spa

Glaser-Dirks Flugzeugbau GmbH
Im Schollengarten 19-20 - 7520 Bruchsal 4 - Untergrombach, West-Germany
Telefon 07257/89-0 - Telex 7822410 gl dg d

LA RIVOLTA DI ABELE!

Ed eccoci nuovamente al Briefing di Bologna.

Non volendo fingere di ignorare gli argomenti posti in discussione lo scorso anno, preferiamo parlarne qui per dimostrare che anche la base, più volte sollecitata, è rimasta troppo silenziosa.

- *Autorizzazione al trasporto persona solo dopo il conseguimento dell'insegna d'argento: diverse voci (non scritti) convengono sull'utilità della proposta, mentre alcuni temono che si possano allontanare gli abituali piloti «da maneggio»; peccato, sarebbe stata anche una prova di serietà verso i nostri «tutori», specialmente per quelli che insistono perchè gli istruttori di volo a vela abbiano anche il 2° grado a motore.*
- *Certificato di idoneità al volo: nessuno ha scritto, ma presto saremo in grado di pubblicare un ponderoso lavoro che Etc sta portando a termine.*
- *Codice di comportamento: solo Riccardo Filippi si è premurato di inviare un'ampia documentazione di quanto si fa nelle competizioni velistiche; speriamo di poterla pubblicare unitamente a qualche altro codice o suggerimenti che sollecitiamo nuovamente, anche alla luce di un grave incidente occorso recentemente in Francia, dove un volovelista è stato «disperso per 60 ore» — due giorni e mezzo — ed alla fine, fortunatamente, è stato ritrovato ancora in vita.*

Prima considerazione: è il caso di rendere obbligatoria l'installazione dell'ELT?

Seconda considerazione: la competizione francese, dopo la scomparsa del pilota, durava ancora tre giorni ma il brutto tempo non ha permesso altre gare; se il tempo fosse stato bello la direzione di gara come doveva comportarsi?

• *Ed eccoci all'ultimo argomento. Quale possibilità di costituire la Federazione Italiana di Volo a Vela? I mugugni sono molti, certe inadempienze sono estremamente gravi (sia ai pre-mondiali che agli europei di quest'anno) ma nessuno scrive qualcosa in merito.*

È vero che la legge demanda tutto all'Ae.C.I., ma è altrettanto vero che nessuna legge vieta la costituzione di Federazioni Sportive.

Noi pensiamo ad una Federazione che lavori in sintonia con l'Ae.C.I. al quale sono demandati compiti di rappresentanza internazionale che nessuno vuole usurpare.

La Federazione dovrebbe coordinare le attività volovelistiche nazionali, cioè svolgere in maniera più ampia e più efficiente quello che l'Ae.C.I. non riesce a svolgere, nemmeno con l'aiuto della Commissione Consultiva e dell'acrobatico Consigliere di Specialità.

Chiuderemo questa piuttosto deprimente panoramica con una constatazione: il silenzio e l'apatia della base sono in gran parte conseguenti al fatto che questa è troppo poco informata.

— *Se potesse leggere i bilanci del volo a vela italiano,*

— *se potesse leggere in anteprima (come avveniva nel passato) i verbali delle molte riunioni della Commissione,*

— *se fosse informato delle «disperate» battaglie sostenute dal nostro Consigliere Federale, la base troverebbe certamente lo spunto per scrivere e per esternare tutte le sue opinioni e le sue preferenze.*

Opinioni e preferenze non sempre realizzabili ma comunque da tener presente al momento delle decisioni «consultive».

Ed ora andiamo al Briefing, per constatare quanto tempo sarà ad esso riservato, visto il fitto programma che lo dovrebbe precedere.

In fede,

LORENZO SCAVINO

**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
Monica Malnati

PREVENZIONE & SICUREZZA

Bartolomeo Del Pio
Jacob C.

PROVE IN VOLO:

Walter Vergani

**VIP INTERNATIONAL
GLIDING CLUB:**

Roberta Fischer

REDAZIONI ESTERNE:

VOLO A VELA - c/o SCAVINO
Via dei Partigiani 30 - 22100 COMO
Tel. 031/266636 - Fax 031/277472

VOLO A VELA - c/o PEDROLI
C.so San Gottardo 99
CH 6830 CHIASSO - SVIZZERA

CORRISPONDENTI:

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

ABBONAMENTI & PUBBLICITÀ**ITALIA**

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

ESTERO

- ordinario \$ 60
- (solo per anno solare)
- una copia L. 10.000

STAMPA

Arti Grafiche Camagni - Como

DIRETTORE RESPONSABILE:

Lorenzo Scavino

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*

OTTOBRE-NOVEMBRE 1988**N. 190****S O M M A R I O :**

- 259 LA RIVOLTA DI ABELE!
- 267 RAMSTEIN
- 269 NOTIZIE DAI CAMPI DI VOLO
- 276 CAMPIONATO ITALIANO PROMOZIONE
& COPPA CITTÀ DI RIETI
- 281 UN «SECONDO» CON CUI CON...VOLARE!
- 282 XXI CONGRESSO OSTIV DI WIENER NEUSTADT
- 283 I LAVORI DELLA COMMISSIONE DI SPECIALITÀ
- 287 1° CAMPIONATO ITALIANO DI DISTANZA - 1988
- 291 ATTERRAGGIO SUI GHIACCIAI CON IL SOLE DI MEZZANOTTE
- 295 ANCORA SULLA «DEREGOLAZIONE»
- 297 QUALE FUTURO PER LE ASSOCIAZIONI?
- 300 LIBRI PER VOLOVELISTI E APPASSIONATI DI AVIAZIONE
- 301 IL BAROGRAFO REPLOGLE
- 302 LE PRINCIPALI RIVISTE STRANIERE
- 305 V.I.P. - INTERNATIONAL GLIDING CLUB

IN COPERTINA:

*Le nostre Frece Tricolori: uno strumento, una scuola, un simbolo,
che devono continuare a vivere.*
(foto Tokunaga)

Redazione e Amministrazione: Aeroporto «Paolo Contri»

21100 Varese, Calcinatè 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.p.a.

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 TRASPONDER
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

NEW

NUOVO RICETRASMETTITORE VHF A 760 CANALI

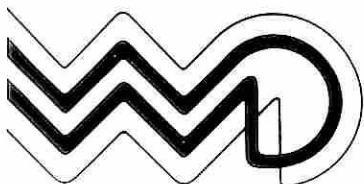
FSG 70



FSG 71 M

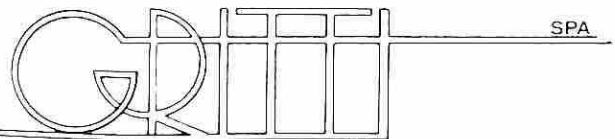


- si inserisce sul cruscotto in uno spazio di 57 mm di diametro
- potenza di trasmissione da 5 a 7 W, 8 W AF
- l'FSG 71 M comprende una memoria elettronica da 10 canali
- assorbimento di corrente in stand by di sole 25 mA
- perfettamente adatta ad essere alimentata con batterie
- è possibile inserirla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

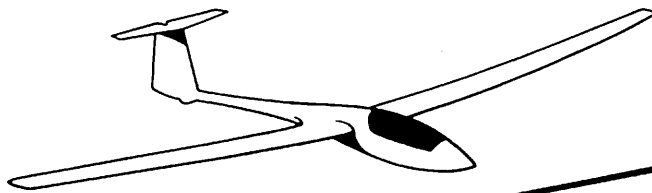


Walter Dittel GmbH
Luftfahrtgerätebau

Erpfitinger Straße 36, Postfach 260
D-38910 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,

AS K23 B

scuola e performance
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

AS H 25

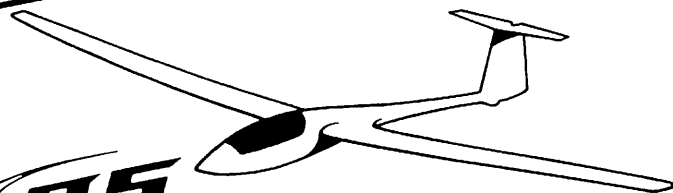
Biposto di classe libera
Apertura alare 25 mt, peso max. al decollo 750 Kg
Eff. max. 58



ALEXANDER SCHLEICHER

GMBH & CO

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



Rappresentanti per l'Italia:

ACTIS DOMENICO
c/o AIR CLASSIC s.r.l.
Via Lucento 126 - 10149 TORINO
Tel. + fax 011/290453

GRINZA CARLO
Strada d. Cacce 38/27 - 10135 TORINO
Tel. 011/341121 (ab.)

**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)

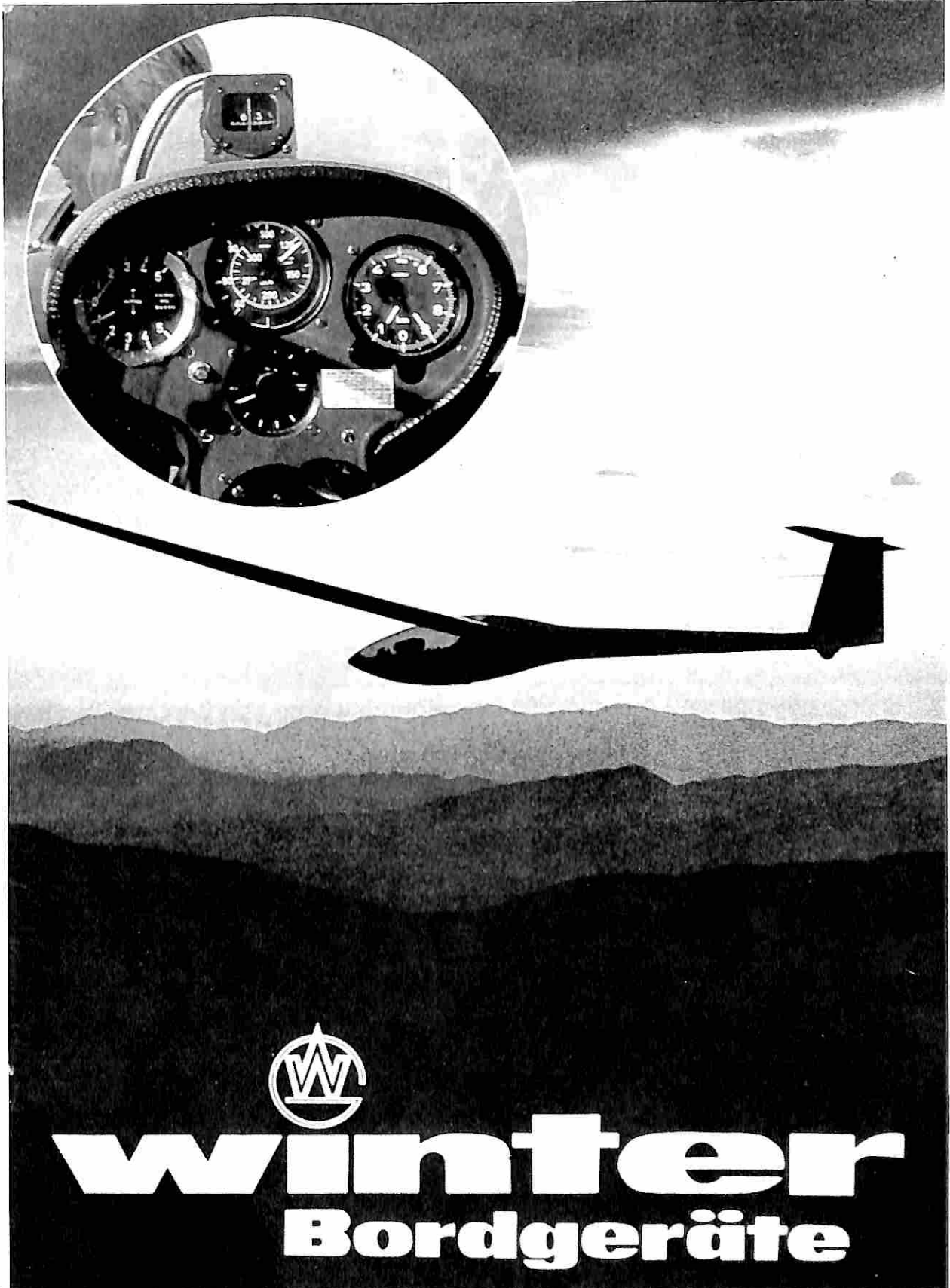
Corredata di documentazione tecnica valida ai fini R.A.I.

 **BECKER**
FLUGFUNK
Avionics made in Germany

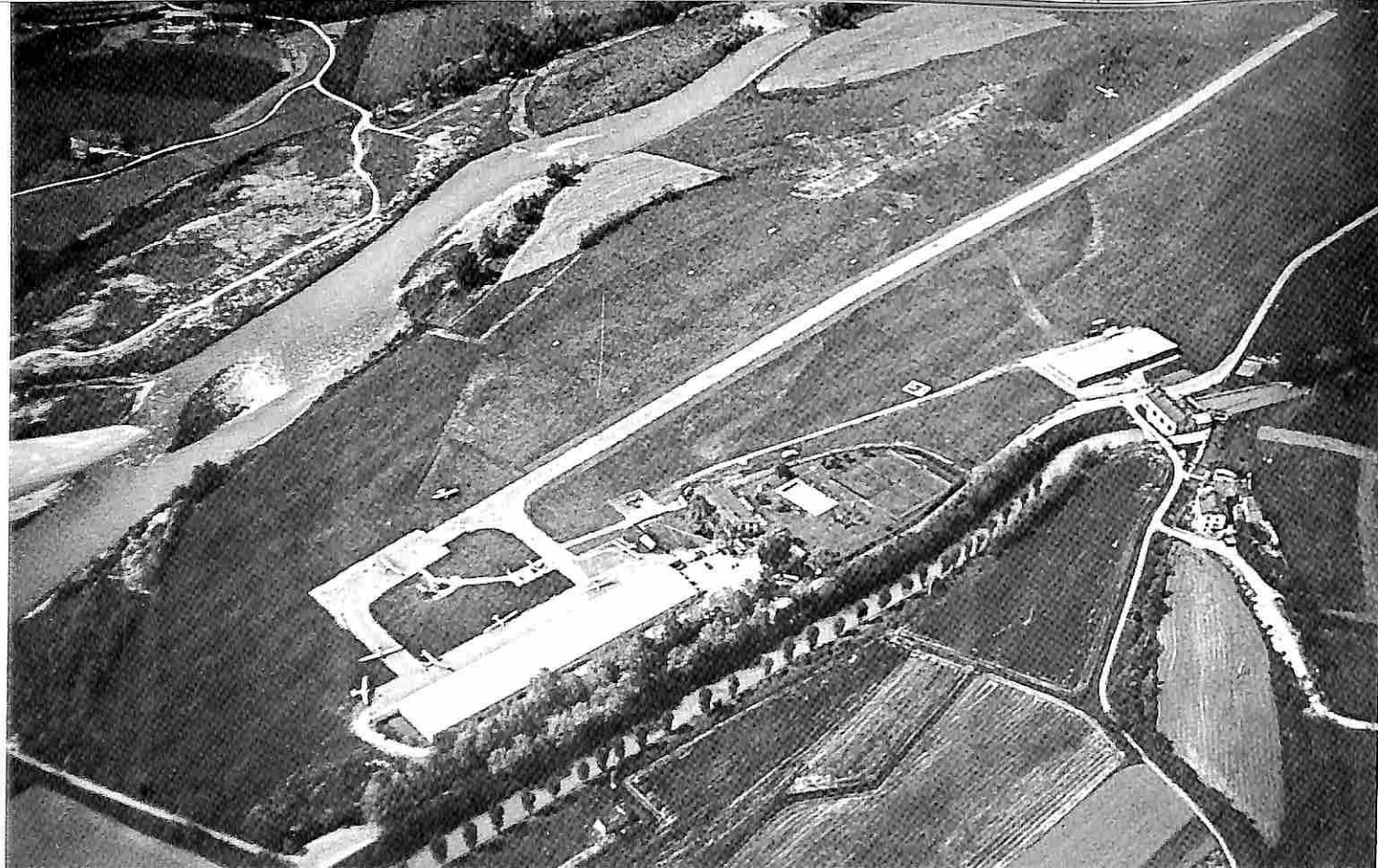
GLASFASER ITALIANA spa
24030 VALBREMBO - TEL. 035/631011

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

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



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

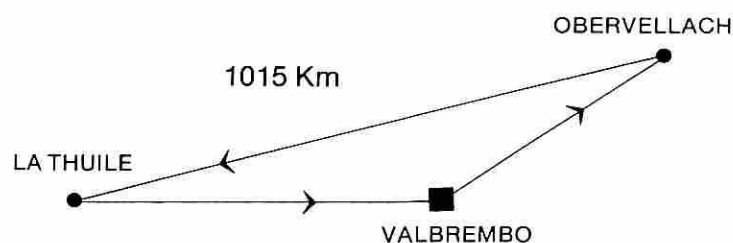


**PRIMA BASE DI VOLO A VELA IN EUROPA
PER VOLI DI OLTRE MILLE CHILOMETRI**

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
Motoaliente 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 roulotte 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.

RAMSTEIN

Ramstein, un grande boato e in pochi secondi si materializza una tragedia che ci lascia tutti con il fiato sospeso.

Tutti meno i nostri intellettuali, loro purtroppo non si possono fermare, devono impugnare la penna e correre a combattere l'eterna ignoranza che ci assedia. Fortunatamente sono riusciti a farci conoscere pensieri e intenzioni di tutte quelle persone che hanno volontariamente presenziato alla manifestazione occupando gli spazi che gli organizzatori hanno loro indicato dopo aver ricevuto il piano di volo. Non si sono certamente fermati qui, i «nostri» ci hanno fatto notare che nella nostra Aeronautica si nascondono un sacco di pazzi incoscienti. Pensate che, approfittando della loro ingenuità, hanno fatto sedere alcuni ragazzi sui seggiolini degli MB 339. Così i crociati della cultura italiana ci hanno descritto la nostra Aeronautica Militare, ma ciò non ci deve stupire visto e considerato che abbiamo a che fare con dei personaggi che condannano oggi per poter riabilitare domani, o viceversa.

Ho conosciuto personalmente i piloti della Pattuglia, avendo svolto il servizio di leva nell'A.M. con il compito di avere meteo presso l'aeroporto di Rivolto (UD), base delle Frecce Tricolori.

Ogni mattina aggiornavo le condizioni meteo degli aeroporti europei, mi sono fermato tante volte nella sala navigazione ad osservare l'attento lavoro di preparazione dei piani di volo e ad ascoltare i briefing dei piloti al termine di ogni volo. Le mie innumerevoli domande hanno sempre avuto risposte chiare e precise e in questi uomini ho visto molta professionalità e passione per il proprio lavoro. Neanche l'ombra della superficialità che oggi tanti cercano di attribuire loro.

Il giorno del congedo il Cap. Giorgio Alessio mi salutò con una stretta di mano dicendomi: «Ciao collega». Dimostrandomi in questo modo il suo appoggio morale per l'inizio della mia carriera di pilota civile.

Per tutti questi motivi voglio ricordare i tre piloti della Pattuglia Acrobatica: il Ten. Col. Mario Nardini, il Ten. Col. Ivo Nutarelli, il Cap. Giorgio Alessio che in formazione con i colleghi ci hanno tante volte disegnato nel cielo azzurro l'amore per il volo.

Mi auguro di tutto cuore che si rifacciano del duro impatto e tornino al più presto sulla verticale dei nostri aeroporti.

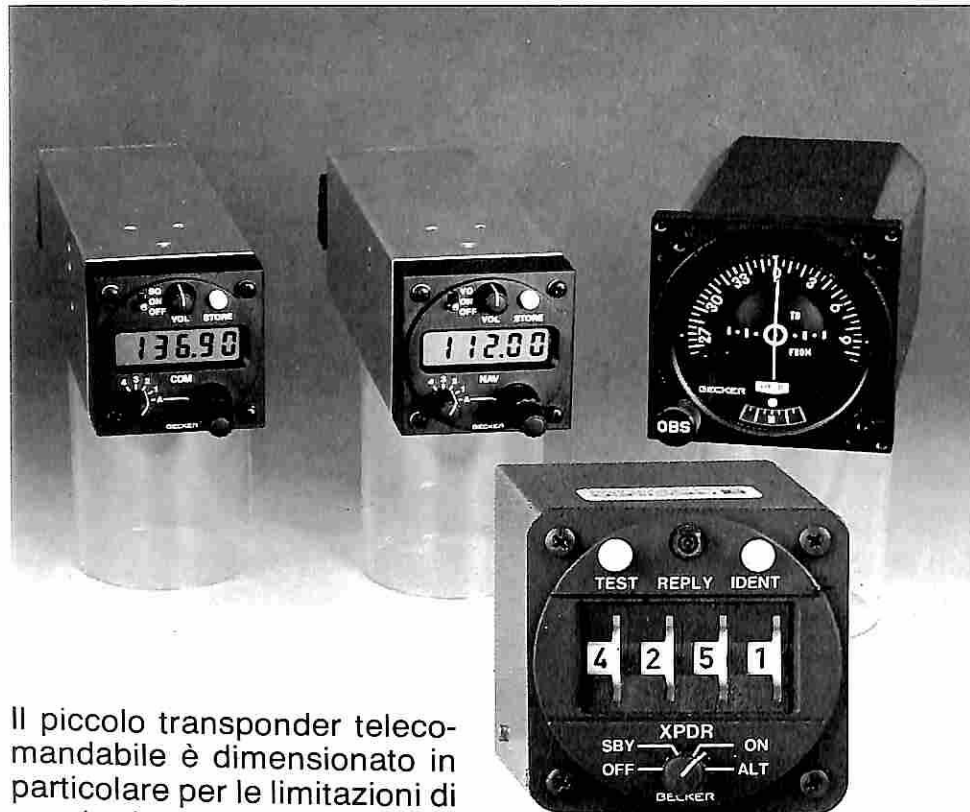
Più sentito che mai il mio EVVIVA IL VOLO.

ALESSANDRO MARCHESI

„Finalmente“ è arrivato il piccolo transponder!

Becker ATC 2000 R - (2)

il piccolo transponder per l'aviazione generale.



Il piccolo transponder telecomandabile è dimensionato in particolare per le limitazioni di spazio degli alianti e dei velivoli dell'aviazione generale, è adatto però come apparato ausiliario anche per elicotteri di ogni dimensione e per velivoli commerciali e da trasporto.

Per dimensioni e peso il transponder s'inserisce perfettamente nell'esistente serie «piccola» dei 3000 di casa Becker: COM AR 3201 e NAV NR 3301 indicatore IN 3300 - (4).

Le piccole dimensioni dell'unità di comando ed il basso consumo d'energia dell'unità di trasmissione/ricezione ne permettono una pluralità d'utilizzazioni: l'unità di co-

mando dell'ATC 2000 R -(2) permette innanzitutto il montaggio in coppia assieme al COM AR 3201 oppure al ricevitore NAV 3301. Però anche come apparecchiatura montata singolarmente è inseribile in un foro standard da 58 mm di diametro. Può essere usato sia a 14 V, che a 28 V per merito dell'adattatore automatico di tensione.

Il commutatore a ghiera permette la selezione rapida e precisa dei codici 4096 nella banda L. Collegato ad un altimetro codificato può trasmettere la quota istantanea (mo-

duli C). L'uso facile e sicuro del transponder è reso possibile anche in gravose condizioni di volo oppure di notte dalla conformazione funzionale dell'unità di comando e dall'illuminazione integrata.

La compattezza dell'apparecchiatura offre un grande vantaggio: permette il montaggio dell'unità di comando anche nel più angusto cockpit — p.es. di alianti — mentre l'unità ricetrasmittente può essere installata in una posizione comodamente accessibile fino a 10 m di distanza.

Dimensioni:

unità di comando

CU 2000 - (2):

H x L x P: 60 x 60 x 88 mm

peso: 0,26 Kg

unità ricetrasmittente

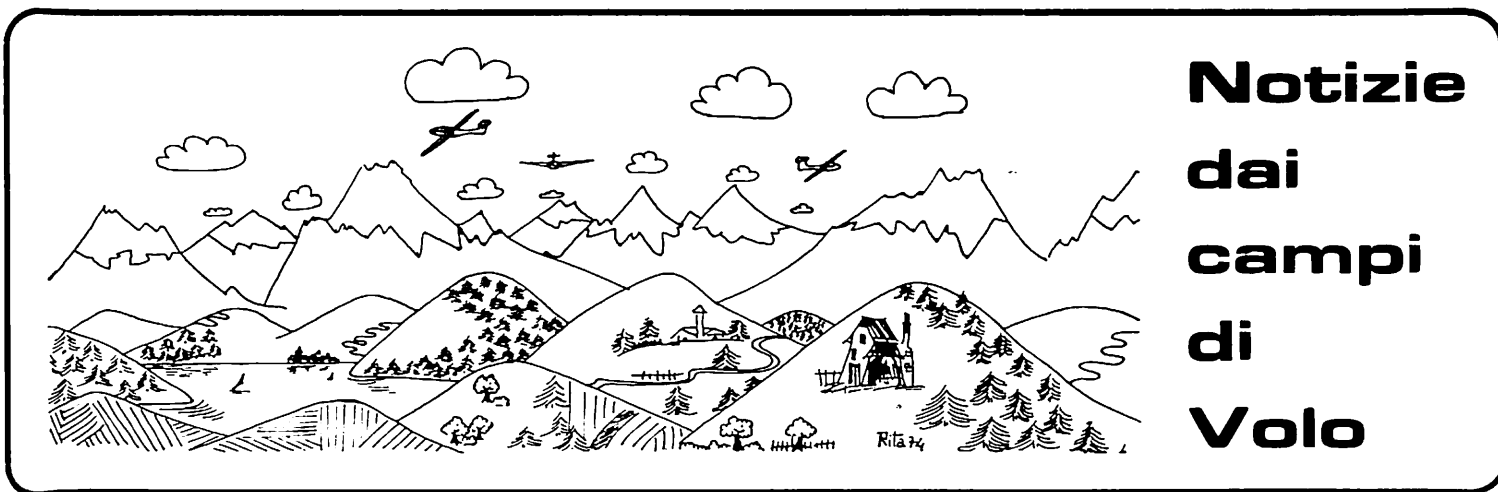
AT 2000 (2) R:

H x L x P: 253 x 50 x 232,5 mm

peso: 1,2 Kg

 **BECKER**
FLUGFUNK
Avionics made in Germany

Becker Flugfunkwerk GmbH
Niederwaldstr. 20
D-7550 Rastatt
Tel. (072 22) 12-0 · Tx. 781 271
Telefax 1 2217



Notizie dai campi di Volo

Quest'anno non sono riuscito a portare alla Mostra di Valbrembo il tradizionale quarto numero dell'anno, e mi scuso con gli amici. Spero che nel frattempo sia loro pervenuto a mezzo posta. È un continuo sperare. Anch'io continuo a sperare che si facciano vivi quelli che ostinatamente tacciono: l'Aeroclub Volovelistico Ferrarese trova il tempo per volare? quelli dell'Alfina non potrebbero mandarmi almeno una foto? ed i veneti, i trentini, i bolzanini, quest'ultimi poi che hanno vinto la prima edizione del Campionato di distanza! Ancora una volta ho rimandato le rubriche abituali, in attesa di vostre collaborazioni, ma anche per lasciare spazio alle... polemiche, quanto mai necessarie per scuotere il torpore dei volovelisti nostrani. Forza dunque, scrivete, scrivete, scrivete.

Ciao

LORENZO SCAVINO

Tortona: tra futuro anteriore e passato remoto

Quelle provenienti dal campo di Tortona, meglio che notizie, si potrebbero definire cronache del quotidiano; ma che quotidiano! La nostra routine, da quando durano le vicissitudini burocratiche che non ci hanno a tutt'oggi permesso di impiantare neppure un hangarino, è costituita dalle innumerevoli, piccole, costanti imprese «eroiche» di ciascuno di noi. Per chi scrive, provenendo dal pianeta Valbrembo all'epoca del suo brevetto, è come uscire dalla macchina del tempo nell'era «Zoegling» o «Asiago».

E così, motivati dalle fatiche fisiche anche in noi volovelisti dell'ultima ora si rinnova e si rafforza la memoria e la gratitudine verso i nostri antenati. A volte sogno il popolare Emilio Pastorelli (e quale provvidenziale concessione per una matricola del volo veleggiato aver ancora potuto scambiare con lui — leggi «ricevere da lui» — esperienze e racconti), ancora seduto sul suo rimorchio a pedali (perché così storicamente ritratto è il modo in cui più spesso può capitare di rincontrarlo nelle pagine di storia del nostro volo); e proprio lui, che dopo aver scattato quella fotografia avrà imboccato a forza di gambe una mulattiera che lo conduceva verso chissà quale fienile dove poter ricoverare il suo veleggiatore, ecco che mi ammonisce paternalmente: «ma come, ti lamenti anche!?».

In effetti noi, bambini viziati del volo a vela, grazie anche a questi pionieri, oggi agganciamo il nostro Pirazzoli a 2 assi e anzi, ci scoccia un po' dover smontare alla sera: «Perché il tuo va dentro e il mio no? Allora sono forse stupido, che ho comprato il carrello chiuso?!». È vero: la scienza fa miracoli!

Ma il tarlo si fa strada nei momenti di sconforto, e chi di noi non si è mai sorpreso a recriminare: «Però, beati loro! Altro che targa ripetitrice obbligatoria, e guai se il veicolo è più lungo di 18 m., e il cartello dietro con le strisce rosse, e il collaudo del carrello dopo 10 anni, e il peso massimo rimorchiabile?».

Ebbene noi di Tortona, raminghi e reietti dalle lussuose sale degli Aeroclubs (cfr.: «Teoria dei corsi e ricorsi storici», G.B. Vico: infatti non vantiamo la nostra esperienza come unica) uniamo agli svantaggi delle moderne tecnologie anche le scomodità dei tempi eroici del volo a vela! Così, nella media dei casi, anche noi dell'88 a Tortona per ormai due stagioni (ohimè) ci siamo calati nella parte degli antenati, compiendo manovre rocambolesche da posteggiatori incalliti semplicemente per estrarre i nostri gloriosi Uribel e K7 (Libelle nei migliori dei casi) da polverosi granai miracolosamente reperiti a poche centinaia di metri dall'aviosuperficie; monta, pulisci dal grano e dalla paglia (ci riposavamo montando quegli scarsi esemplari di ASW20) quindi accompagna qualcuno a prendere il traino fino al più vicino hangar disponibile, aspetta che torni («Mi spiace ma non mi hanno voluto vendere benzina, ne abbiamo solo per un traino: chi vola?»), smonta carica sul carrello aggancia e spingilo nel granaio a braccia (smontando il portale di legno perché se non non gira a sufficienza per entrare).

Eppure si è volato tutti i giorni volabili; e quando scoppiava il temporale si sono raggiunti tempi di smontaggio impensabili prima di oggi con simili legnacci! E l'erba del campo è sempre

più verde, anche in senso non metaforico (la prima semina risale a due stagioni fa, ma solo ora sta sopraffacendo la pietra). In realtà sarebbe scorretto affermare che le novità manchino: oltre ai grandiosi progetti in fase di studio (verricello? Scuola? Aeroclub? chi più ne ha più ne metta) è in corso una originale trattativa con l'Aeroclub di Albenga (sono anche Genova e la Liguria i bacini di raccolta dei piloti Aerovela) finalizzato ad integrare l'attività stagionale con quella invernale, che nella nostra pianura è oggettivamente poco gratificante.

Ma questa, personale, forse farneticante teoria, che è stata qui brevemente accennata non è che una punta d'iceberg del ribollire di iniziative, pronte a decollare allorché l'Aerovela otterrà dall'autorità competente anche gli ultimi tanto attesi riscontri.

Calando il più classico velo di pietoso silenzio sulle vicissitudini attraversate in tal senso, e non del tutto superate, ci piace trasmettervi la nostra esperienza di neonata associazione già educata spartanamente, non priva di idee nel suo cantiere, che spera tramite la devozione ad un potente Santo Patrono, di uscire presto alla ribalta; d'altro canto i casi precedenti di cui disponiamo ci confermano quasi unanimemente che l'autonomia delle «cosche» volovelistiche porta di norma alla prosperità volovelistica, e crediamo non aver nulla da invidiare agli altrui Santi Patroni.

ANDREA TRENTI

Torino: E venne il dì dell'esame

Ebbene è giunto! Il tanto agognato, spasimato giorno è arrivato.

«Si lustrino gli aliante, si preparino gli allievi, non c'è più tempo, il comandante è arrivato».

Paura, folle, bieca.

Faremo la prova pratica subito o domani?

Ci sono i quiz scritti o domande orali?

Le domande si intrecciano, i quesiti si pongono, il terrore si propaga.

Seduti, prego, le prove iniziano.

Concentrati, sudaticci, agitati, ci accingiamo a mettere a frutto le nostre conoscenze teoriche.

Domande scritte di meteorologia, aerotecnica e fonìa, quiz di tutte le altre materie saggiano la nostra cultura aeronautica.

Le domande, molte, sono esposte sempre con chiarezza e semplicità, toccando tutti i punti del programma.

Dalle ore 13 alle ore 18 i nostri sforzi mentali si esauriscono e al bar è un susseguirsi di domande senza risposta (visto che tutti parliamo) per sapere a quante domande, a quali, come e perché abbiamo risposto.

Finite le prove teoriche siamo più tranquilli, la commissione è apparsa serena e disponibile. La compongono il Comm.

Scano (austero e severo d'aspetto ma gentile e cortese) e la



Sig.ra Corradini Vice direttore dell'aeroporto di Caselle. La grande prova. Il primo si accinge a salire sull'aliante, tremando un po'. Decolla benissimo e la prova sarà ottima. Via via tutti si esibiscono con il loro «primo passeggero» e tutti ne escono vincenti da questo esame. L'augurio più bello lo abbiamo dal Comm. Scano, che brindando al nostro successo ci augura di continuare a volare ricordandoci, come già aveva fatto il nostro istruttore Carlo Grinza, che l'esame non è che il primo passo per la nostra futura carriera di volovelisti.

La termo-onda... colpisce ancora!

Ovvero la storia di un insolito volo di un allievo, ehm... allieva pilota.

«Domani c'è termo-onda»... «smettila! Domani, anzi, oggi porteremo via il termos del caffè: non vedi che si sta coprendo?».

Dopo settimane di pioggia torinese speravamo che qualche cosa capitasse.

Il mattino seguente piove, pioviggina, stratifica, copre, ma verso le ore 12: libero! Il cielo ha spazzolato via le sue nubi basse, lo «staü» è laggiù dietro le montagne più lontane, i cumuli si formano, i rotori si accendono e la famosa «termo-onda» si crea.

Voglio volare!

Ma non posso, mancano 15 giorni all'esame per il brevetto (sigh!) e, come un allievo di «top gun, sono e siamo sotto «training» a doppi comandi ed è domenica giorno di riposo del nostro istruttore, anche se lui regolarmente non ci bada.

Il primo allievo si accinge a volare con l'istruttore e dopo tanto tempo (ultimamente si è volato da solisti o a doppi comandi a ripetere esercizi e circuiti) vede come si pilota veramente l'aliante in volo veleggiato, dando prova (l'istruttore naturalmente) di grandi capacità tecniche, riuscendo a trovare le ascendenze più forti e a salire con la mitica «termo-onda».

Il secondo giro tocca a me (povero Carlo Grinza, una donna come allieva) e dopo uno sbuffante traino sganciamo al famoso, irraggiungibile Musinè (monte torinese).

Si guadagna quota e poco più in là, a metà strada tra il Musinè e il Curt (altra vetta torinese), un bel rotore fa capolino.

È nostro. Ma il rotore, ignaro delle nostre speranze ci sberleffa e con un quattro metri a scendere ci «precipitiamo» verso casa.

La croce del Musinè è imperiosa, ma non si perde la calma: «torneremo!».

Io tranquillamente (non tanto) e fiduciosamente attendo, convinta che «dove si trova a scendere, vicino si trova a salire».

Non è vero! Io, principiante, capivo in quel breve volo che la prima regola è non fidarsi di ciò, la seconda è di mantenere sicurezza, velocità, calma e decisione.

Al famoso fuori campo di Milanere (un lungo campo dritto a ingresso zero) riguadagnamo 500 metri scarsi e proseguiamo con prua al campo.

Seconda delusione: il cielo fino a un attimo prima coperto da cumuli a base piatta è blu, come non mai a Torino e noi scendiamo a più non posso.

Due o tre 360° scegliamo un prato dove atterriamo senza problemi (è più liscio della nostra pista) e dove immancabilmente ci domandano se «le è mancata l'aria?».

Ad otto giorni dall'esame per me, allieva, è una esperienza meravigliosa, unica, importante per il mio futuro, che pochi hanno la fortuna di fare con il proprio istruttore.

Una lezione di vero spirito del volo a vela dove io, non temeraria di natura, non ho avuto paura, ma la chiara sensazione di ciò che si doveva fare.

Ora capisco pienamente l'importanza delle famose lezioni di mantenimento dell'assetto, precisione di virata, circuito di atterraggio, avvicinamento finale, realmente utili al fine di darci una piena consapevolezza del mezzo e (doti a parte) una sua vera padronanza.

Il corso frequentato (che ho avuto la possibilità di frequentare), è realmente una vera scuola di vita, dove nulla ti si regala, ma nulla ti si toglie; dove la paura per ciò che ti è ignoto si dissolve non appena conosci.

Non ho esperienza di altre scuole di addestramento al volo a vela, ma spero vivamente che tutti i principianti abbiano le possibilità che io ho avuto.

ELISABETTA MARCOLONGO

Valbrembo, tutto «ok»

Caro Scavino,

con grande soddisfazione ti comunico che sono otto i nuovi piloti di Volo a Vela dell'Aeroclub di Valbrembo e due (i primi) dell'Associazione Volo Valtellina.

Tutti quanti nei giorni 9 e 10 giugno hanno sostenuto gli esami per conseguire il brevetto «C» con esito positivo.

Sono: Valter Rebecchi, Gianfranco Chierichetti, Edoardo Sadino, Graziano Caldiani, Andrea Gandolfi, Roberto Gherardi, Gianluigi Carrara, Felice Sempio.

A.V.V.: Guido Fratta, Giorgio Burroni.

La Commissione composta dal Com.te Quirino Scano, dal Com.te Angelo Zoli e dal Dott. Salvatore Pignatelli si è complimentata con i nuovi aquilotti per aver trovato in loro tanto entusiasmo.



A nome dei due piloti dell'A.V.V. ringrazio l'istruttore Gianni Massoni, per il lavoro svolto sulla nuova aviosuperficie di Sondrio.

Nell'anno 1988 a Valbrembo si sono tenuti due corsi di volo a vela con ben 20 brevettati. In barba alle statistiche ben 18 neo-piloti frequentano regolarmente il Club.

Puoi capirmi, che, come neo-istruttore, sono soddisfatto dei risultati, augurandomi che tutto proceda bene. La meteo dell'autunno, se mi sarà amica, mi aiuterà nel lavoro per i nuovi 12 iscritti al corso per la primavera prossima. Personalmente ringrazio i piloti trainer dell'A.V.A., in particolare ringrazio il caro amico Guido Cugini detto amichevolmente «Principino» che, scusate se poco, ha all'attivo ben 7500 traini tutti sull'amato Stinson L.5. Ti saluto cordialmente con un «viva» al volo.

ALESSANDRO MARCHESI

Borgo S. Lorenzo: Sotto il canniccio (2)

Sono passati l'inverno e la primavera e l'estate incombe con il caldo, la nevrosi da vacanze, le code sulle autostrade, le nubi tossiche, il giallo del catamarano, ecc. ecc. Converrà rifarsi un po' indietro: l'inverno sembra sempre più pulito ed è innegabilmente più fresco.

Dunque, nonostante quest'anno ci fosse la possibilità di volare anche tra settembre e aprile, le condizioni atmosferiche non sono state eccezionali e, a parte due giornate buone con onda e qualche altra domenica appena discreta, i soci di Borgo San Lorenzo hanno passato lunghi week-end a terra, dandosi da fare o facendo finta, con un pretesto qualunque di girare intorno all'hangar. Manutenzioni invernali, quindi, e progetti per la primavera (che si è poi rivelata alquanto piovosa) e per l'estate. Fin da ottobre ho sentito parlare in tutte le possibili varianti di trasferta a Rieti e di ospiti stranieri in Mugello: in questi giorni di fine luglio, uno stage a Rieti è già stato fatto da Valli, Taverna, Santini e Montemaggi, alcuni dei quali stanno già per ritornarvi a gareggiare; mentre gli amici svizzeri, in nutrita colonia, stanno per arrivare, incolonnati a 110 km. all'ora sull'autostrada.

A movimentare le acque, anzi le arie stagnanti del campo ci sono stati però due acquisti di nuove macchine: è stato un duplice lieto evento preceduto da una laboriosa gestazione. I due soci in attesa hanno dapprima sofferto la decisione e la scelta di una nuova consapevole paternità, con ansie,



nervosismi, voglie e senso di privazione durante il periodo di incubazione, peraltro confortato dalla corale sogghignante invidia dei colleghi. Si sa, finchè la creatura non è nata si teme sempre qualche benchè minima imperfezione, E dopo, c'è ancora il masochistico gusto dei confronti («ma il mio è più bello»). Ad ogni modo «è andato tutto bene» e, a breve distanza l'uno dall'altro, sono stati battezzati «I-FALL» il DG 300 e «I-ILLY» il Ventus: entrambi sono oggi la soddisfazione dei rispettivi genitori.

Nel frattempo pioggia e vento avevano intaccato le strutture elleniche del canniccio e sono stati necessari interventi di restauro in cooperativa. Oggi però possiamo contare anche su una nuova manica a vento, visibile credo anche di notte, nel senso che fa proprio male a guardarla. Anche questa operazione di montaggio è stata coralmemente portata a termine con doppia mano di vernice bianca e rossa a strisce sul palo di sostegno, piazzola di cemento preparata tra un temporale e l'altro, issaggio del palo suddetto con l'ausilio di corde e un bel gruppo plastico di eroi portabandiera (del tipo «monumento a Jwo l|ma») a spingere e tirare, tra moccoli orrendi e lampi all'orizzonte.

Piccole cose, certo, ma che altro si poteva fare con un tempo tanto infame?

Abbiamo avuto però due giornate assai movimentate all'insegna del Rotaract che sotto la garbata ma ferrea regia di Silvia Guandalini hanno visto combinati insieme promotion e public relations, informazioni tecniche e meteorologiche, cannelloni, battesimi dell'aria, ballo serale e via discorrendo. Il campo è stato pacificamente invaso da giovani provenienti da tutta la Toscana (Valdarno, Pisa, Livorno, Prato, ovviamente Firenze) e dall'Emilia Romagna, i quali guidati da cartelli e strisce bianche e rosse si sono incanalati al banco di segreteria prenotandosi per i voli, per un totale di oltre cento, divisi tra sabato 30 aprile e domenica 1 maggio. Nonostante l'alto numero di presenze, tutto si è svolto con ordine e reciproca soddisfazione: i giovani, femmine e maschi in ugual percentuale, sono stati portati in volo col K13 da Oberdan Valli, Andrea Taverna e Giancarlo Vresciani, mentre al traino

si sono alternati Oscar Brunetti e Carlo Guandalini. A terra altri volonterosi, tra i quali la Flavia, fornivano assistenza fisica e psicologica.

Personalmente poco incline alle socializzazioni troppo numerose, mi tenevo come al solito in disparte, studiando la situazione da dietro le mie solite carte. Ho intravisto pertanto, documentati nelle espressioni più scopertamente significative del «momento del paracadute», quando si sa che è troppo tardi per tornare indietro, l'interesse puro e semplice, la baldanza nelle versioni della coscienza e dell'incoscienza, l'entusiasmo vero, la fifa controllata dall'impegno assunto pubblicamente, il tutto con la massima allegria e civiltà. Del resto non poteva essere altrimenti!

I piloti-chaperon hanno poi raccontato che le reazioni più diffuse in volo sono state l'immediato interesse di natura tecnica su procedimenti e meccanismi di volo, con domande il più delle volte pertinenti alternate all'ammirazione del sottostante Mugello; oppure il silenzio più teso, specie nei primi lunghi minuti di traino, rotto alla fine dalla liberatoria esclamazione: «Bello!» o «Favoloso!» che mi hanno ricordato



analoghe personali esperienze nelle quali all'effettiva emozione della situazione eccezionale si univa a un certo punto l'esigenza di emettere un qualsivoglia suono per rassicurare il pilota e me stessa.

Già alla sera del sabato la compagnia era alquanto elettrizzata: cambiati (chi poteva) i panni sportivi in altri casual-chic, i rotaractiani dopo la cena parca di cerimonie e discorsi ufficiali, si sono prodigati in discoteca. Noi ci abbiamo messo il naso dentro, ma non essendo ancora abbastanza vecchi e rincorbelliti per scendere in lizza, abbiamo finito la serata altrove. Attualmente oltre a qualche singola folgorazione da aliante, ci giunge notizia di una generale richiesta di ripetere le giornate di volo: segno che questo sport arriva comunque a far breccia.

Del resto nuove vocazioni sono venute maturando nel corso della primavera: tra gli altri, una giovane coppia locale che dopo mesi di osservazione da lontano e dal basso, è venuta a prendere contatto scoprendo così che il nostro non è un club privatissimo con iscrizioni esclusive e costi proibitivi. Entrambi sono oggi un pezzo avanti sulla strada del brevetto e altri allievi fanno la spola tra Rieti e Borgo con lo stesso scopo, mentre periodicamente riappaiono altri interessati che prima o poi, fidanzate e lavoro permettendo, speriamo di avere tra i nostri.

Ogni tanto uccelli estranei ci arrivano sulla testa: poiane, storni, cardellini; i deltaplanisti ci passano al largo e calano bruscamente dietro a qualche filare d'alberi lasciandoci incerti sul loro destino; una domenica, un gruppo di aerei a motore di ritorno dal Borro piove sul campo come uno stormo di cavallette e l'aria si riempie di rumore, battute, canzonette, risate, accenti stranieri (cioè di altre regioni), accolti dal silenzio scettico e razzista dei volovelisti toscani a terra, che solo la cortesia del nostro bravo presidente Cinelli, prodigo di birra fresca, riesce a stemperare in simpatica «colleganza». (Siamo stati abituati troppo bene dallo stile di Aldo e dalla classe del suo Buker!).

Ultima nota di costume: un grande tavolo bianco comparso sotto il canniccio ha reso possibili due fenomeni. Il primo e di più semplice portata è stata la comparsa di uno... spremilimoni: era inevitabile che l'appassionato dei pompelmi da mangiare col cucchiaino (vedi «Sotto il canniccio, 1°») facesse questo salto di qualità grazie all'appoggio del tavolo suddetto.

L'altro è un più complesso fenomeno di socializzazione di tipo salottiero tra gente che sedendo intorno a un nucleo centrale trova sempre, immediatamente qualcosa su cui discutere, colmando così quelle belle, rare, salutari pause di silenzio domenicale. Questo risvolto è stato segnalato, a onor del vero, dal nostro socio «strizzacervelli», il quale però non ha



ancora capito due cose elementari, e cioè che sotto al canniccio non si deve dimostrare niente e fuori dal canniccio ci si deve rimboccare le maniche!

Nuova Accademia, dunque, per i soci più sedentari Martelli e Nardi. E mi chiedevo se saremo mai riusciti a superare l'exploit della scorsa estate quando, senza tavola e complice un allievo pilota mugellano, attor giovane, venne estemporaneamente promosso un seminario sulla poesia di Dino Campana, personaggio di casa da queste parti. (Ci si chiede ancora se con la Sibilla Aleramo, in villeggiatura quassù, c'era poi andato a letto). Ma ci siamo andati vicino, dico a quei vertici intellettuali, in un pomeriggio domenicale dello scorso maggio, quando in un work-shop improvvisato dal nostro «strizzacervelli», antagonista un altro medico allievo pilota, fummo aggiornati sulle sindromi depressive risalendo poi, anzi scendendo, per vie misteriose fino al trapianto di organi sessuali e alla cura dell'impotenza, mentre i soci presenti intorno al tavolo si agitavano sulle bianche sedie di fresco acquisto. Io però non ho sentito niente, stavo seduta sulla mia coperta rossa e verde a leggere il solito libro: quello che non finirò mai.

CATERINA

Cara Caterina,

grazie per il n. 2 e grazie perchè la numerazione è evidente segno di continuità. Sono doppiamente dispiaciuto di non esserci stato in quanto l'atmosfera che traspare dal tuo scritto è certamente quella «giusta», proprio perchè ti consente, malgrado le dotte disquisizioni, di continuare a leggere il libro più bello: quello che non finisce mai.

Raccomanda agli amici del Borgo che preservino il più a lungo possibile il loro prezioso entusiasmo.

Ciao,

LORENZO

Le nostre «tentate» inchieste!

Tutti coloro che — negli ultimi dieci anni — hanno conseguito il brevetto di volo a vela attraverso un concorso, una borsa di studio o con la partecipazione ai corsi di Cultura Aeronautica svolti dall'A.M.I., sono invitati ad inviare il loro nominativo ed indirizzo alla Redazione di VOLO A VELA.



In occasione della Mostra di Valbrembo ho raccolto promesse dagli amici vicentini. Nell'attesa che le mantengano, pubblico una foto del verricello operante ad Asiago, nella speranza che sia di buon auspicio agli ambiziosi programmi che, finalmente, sembrano venire a maturazione. Visto che Mioni ha mantenuto la promessa (il suo interessante studio comparirà nel prossimo numero), spero che la cosa sia di stimolo alle altre vicine... parrocchie, e che l'anno prossimo l'amico Staschek possa estendere la sua grande esperienza anche in questo settore, fermo restando il fatto che il cielo più propizio alla sua attività è sempre quello reatino.

R.S.

Calcinatè: La vacanza-volo di Domodossola



Al rientro a Calcinatè, un giovane, fresco di brevetto, che non aveva partecipato alla spedizione, si è premurato di informarmi: «Ho sentito che a Domodossola non è andata gran che bene».

Convinto, viceversa, che fosse andato, nel complesso, piuttosto bene, mi sono chiesto: «Abbiamo volato molto, ci siamo divertiti, non c'è stato mai alcun problema operativo, ma, in effetti, non ci è scappata nessuna insegna o valida performance; è giusto che «l'ambiente» (l'affermazione del ragazzo non poteva essere farina del suo sacco) consideri il bilancio dell'iniziativa poco favorevolmente?».

Che «l'ambiente» sia stato, a dir poco, tiepido verso la nostra vacanza-volo è testimoniato dal fatto che ben pochi, per non dire quasi nessuno, di coloro che contano o dovrebbero contare, nel volo a vela di Calcinatè, si è informato su quanto è successo, a Domodossola, nelle prime due settimane di agosto. Tranne Renzo Scavino, naturalmente.

Siamo partiti, il 1° agosto, con il Robin, i due AS-K21 ed il motoalante Falke. La seconda settimana abbiamo fatto una scappata a Calcinatè per prendere l'Astir. Proprio una scappata, perchè il collegamento Calcinatè-Masera richiede con il Robin solo venti minuti, con l'alante a traino,

venticinque.

Nella prima settimana ha trainato il Giovanni, nella seconda chi scrive queste note. Il bel tempo ci ha favoriti: abbiamo volato tutti i giorni mettendo assieme quasi trecento voli per un totale di 170 ore.

Coloro che «ne hanno fatto una pelle» sono stati i giovani di brevetto: Clelia, Enzo, Fausto e Sergio (ai quali si è unito il già più esperto Carletto) hanno colto benissimo l'opportunità di mettersi sulle spalle 20-30 voli, 15-20 ore a testa che hanno dato una sferzata alla loro maturazione.

Assistiti dai «seniores» Mario, Luca, il Barone, Guglielmo nei voli più impegnativi, avrebbero veleggiato molto di più se la necessità di accontentare tutti non avesse spesso interrotto le loro costonate.

Abbiamo fatto scuola a doppio comando, assai proficuamente, a cinque allievi.

L'aviosuperficie di Masera è idonea per far scuola. Certo la pista erbosa è un poco stretta, ma in compenso le entrate sono a zero e la lunghezza raggiunge gli ottocento metri.

Credo che tutti, in quelle due settimane, si siano tolti la voglia di volare.

Il Sergio, con il motoalante, ha fatto volare metà della popolazione della Valdossola, «il Nube» con sei voli ha fatto più di quindici ore. Per chi non lo sapesse «il Nube» è quell'ungherese naturalizzato olandese che parla un misto di italiano e di dialetto brianzolo.

L'ospitalità dell'Aero Club Valdossola è stata eccellente.

L'ambiente è stato sereno e collaborativo. L'affiatamento fra i giovani, non solo fra loro, ma anche con i «seniores» è stata una cosa simpaticissima. Così come riuscite sono state, nel tardo pomeriggio, le gare all'ultimo respiro (di ascendenza) con gli sfottò per radio di chi si avvantaggiava di qualche metro.

Sì, va bè, ma i cumuli?

Non è che nella Valdossola, in agosto, siano merce rara. Anzi; in alcuni giorni erano belli ed invitanti. Ma avevamo un difetto: le ascendenze, che li originavano, nascevano quasi sempre dai versanti opposti a quelli che si affacciano nella conca di Domodossola.

E le brezze?

Queste sono certamente una costante. Quella di valle incomincia a soffiare verso mezzogiorno e continua, tesa e decisa, per tutto il pomeriggio con velocità di 10-20 km/h, fra l'altro in perfetto allineamento con la pista. Al tramonto essa viene sostituita da quella di monte che, scendendo dalle cinque valli che convergono nella piana di Domodossola, provocano fenomeni di confluenza.



Purtroppo la brezza di valle, che arriva dal lago Maggiore, distante una trentina di km, lambisce i costoni della conca e si infila nelle lunghe valli dirette verso Nord.

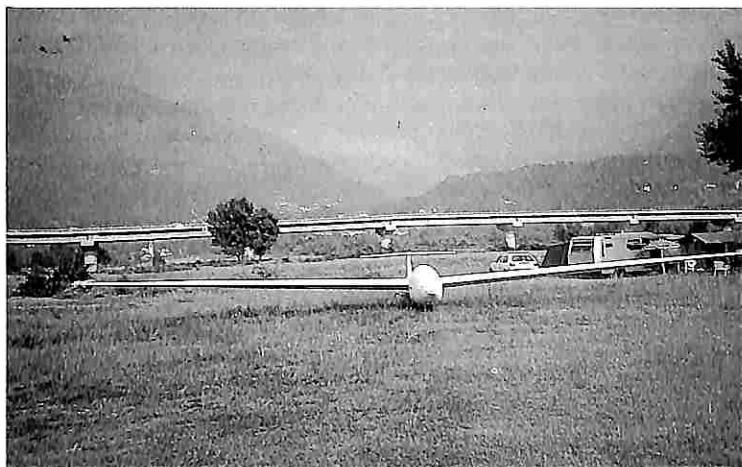
Conclusione: le ascendenze sono sempre state deboli e permettevano limitati guadagni di quota. Abbiamo, quindi, avuto ampia materia per lottare, ma bei risultati, intesi come quota e distanza, non ne abbiamo ottenuti. Una condizione valida per permettere ad un giovane di fare esperienza, per insegnargli a lottare sul mezzo metrino, per farlo volare in un ambiente nuovo e molto diverso da quello a lui abituale. Quindi un'ottima occasione per una rapida maturazione.

Una condizione, però, non molto stimolante per i «seniores» che, comunque, non hanno mancato di cogliere soddisfazioni dal loro ruolo di tutori della crescita dei giovani loro affidati.

Chi aveva vissuto l'esperienza dello scorso anno ha avuto la conferma che più di tanto non si può chiedere a questo luogo in questo periodo. Chi, pilota esperto, vi è giunto per la prima volta, all'inizio non riusciva a capacitarsi: c'erano i cumuli, c'era il vento, ma non si riusciva a salire più di tanto.

Dopo aver ripetutamente provato, sondando tutte le valli e tutti i costoni, alla fine si è dovuto rassegnare ed allineare alle conclusioni degli altri: la Valdossola è un bellissimo posto; gli abitanti sono simpatici, ospitali e molto interessati agli sport dell'aria; i ristoranti sono ottimi e praticano prezzi più che ragionevoli; l'aviosuperficie è ben agibile e sicura, certamente degna di una maggiore attività; una simile vacanza-volo è un'occasione irripetibile per affiatate giovani e meno giovani, non solo durante il giorno, ma anche nelle ore serali; si è avuta la possibilità di volare molto e di collaborare serenamente; ma le condizioni, interessanti per un giovane pilota, non sono in grado di appagare i palati più esigenti.

G.G.



Grazie Giuseppe per l'ampia panoramica che costituisce senz'altro un valido sondaggio che, fra l'altro, mi consente di buttare un sasso in «piccionaia»: un club importante come quello di Calcinate non potrebbe estendere il sondaggio anche nel periodo primaverile? Grazie ancora, ciao,

RENZO

Il Campionato Italiano della Promozione e la Coppa «Città di Rieti» 14-24 agosto 1988

a cura di LORENZO MASELLIS

Dal 14 al 24 agosto si sono svolti a Rieti i Campionati Italiani Promozione.

Hanno partecipato alla competizione 21 concorrenti appartenenti a nove diversi aeroclub; tra di essi alcuni veterani e molti piloti alla loro prima esperienza di gara. Le rappresentative più numerose sono state quelle dell'AVAL (5 piloti), dell'AVM (5 piloti) e dell'Aec. di Parma (3 piloti). Tra gli aianti utilizzati, le preferenze sono andate agli standard delle ultime generazioni (quattro LS 4, tre DG 300, due Discus), seguiti dai flappati (due ASW 20, un LS 6, un LS 3, un DG 200), da alcuni standard della vecchia guardia (ASW 15, ASW 19, Cirrus, Astir CS, Astir III) ed un SF 26a. Due concorrenti hanno gareggiato, a giorni alterni, con lo stesso aliante.

Il Campionato Italiano Biposti non ha avuto luogo per lo scarso numero di concorrenti ed i piloti che vi avrebbero dovuto partecipare si sono iscritti alla Coppa Città di Rieti. Questa gara, alla sua seconda edizione, ha visto la partecipazione di Roberto e Pupa Manzoni (Nimbus 3D), Giorgio Orsi (ASH 25), Poletti (Twin II), Cosimi (ASW 22 - 22 mt.), Nanni Mazzi (Ventus - 16.6 mt.) e Stefanutti (DG 400 -17 mt.).

La direzione gara è stata composta da Ettore Muzi, Stefano Meriziola (CSO e classifiche), Rita Turani (contabilità), Giuditta Mattei ed Alessandra Meriziola (segreteria), Andrea Rosati (traguardo di partenza e di arrivo), Ernesto e Sergio Cichella (sviluppo e controllo fotografico) e Lucia Costantini (tabella e stralci volo).

In linea, Stefano Cesi e Carlo Smordini hanno fornito un valido aiuto ad Eros ed Angelino.

I traini sono stati effettuati da Felli, Ferrari, Grillo, L. Mancini, Petrograndi e Trulla.

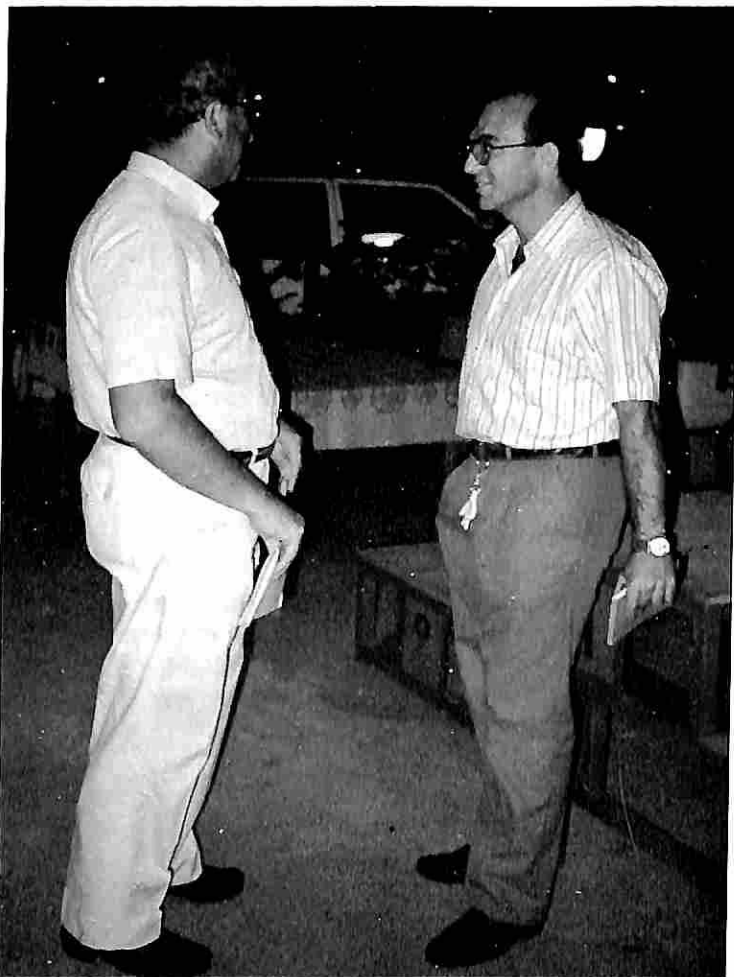
Alla meteo il Cap. Gabbianelli dell'Aeronautica Militare.

Le giornate di gara sono state otto sulle nove disponibili e sono state precedute da un giorno di prove libere.

Dopo la sesta prova è stata effettuata una giornata di riposo. la situazione meteo è stata caratterizzata dalle continue infiltrazioni sul centro della penisola di aria fredda proveniente da est.

I primi sei giorni hanno visto condizioni buone che hanno permesso lo svolgimento di temi con medie elevate. Il passaggio di una perturbazione lungo la nostra penisola ha quindi interrotto il ciclo favorevole e ci ha costretti ad un secondo giorno di riposo «forzato».

Nel complesso la gara ha avuto uno svolgimento regolare, senza incidenti e scassature, e con pochissimi atterraggi in campi di fortuna fuori dell'aeroporto (in totale otto per la Promozione ed uno per la Coppa Città di Rieti: meno del 5%).



15/8/88

**Promozione: Ri., Celano, Gualdon Tadino, Ri. - 304.4 Km.
Coppa CDR: Ri., Pescasseroli, Foligno, Ri. - 322.7 Km.**

Siamo in regime di alte pressioni con venti al suolo variabili a regime di brezza ed a 3000 mt. da NE di bassa intensità (10 Kts); una perturbazione atlantica associata ad una profonda depressione si trova sull'Inghilterra.

I decolli iniziano alle 12.30 locali; lo sgancio è a Cantalice a 700 mt.

L'aggancio è difficile, ma poi la situazione migliora: si lascia la valle a 1700 mt. e lungo il lago del Salto ed il Velino si superano i 2000.

I piloti trovano strade di cumuli e buoni valori di salita.

Lungo l'Appennino si verificano infiltrazioni di aria umida da Est che causa il formarsi di cellule temporalesche.

I concorrenti che tornano verso Nord passando sul versante Ovest (Velino, Terminillo, Foligno ed eventualmente Gualdo)

non incontrano difficoltà; chi invece sceglie la via diretta trova scarsa visibilità e qualche piovasco.

La cosa è fatale a qualcuno che si perde e dopo qualche peripezia atterra a Fabriano.

I primi della Coppa CDR sono Manzoni-Manzoni ad oltre 120 Km/h di media, seguiti da Mazzi e Stefanutti.

Per la Promozione vince Righini (114 Km/h), secondo Lang (109 Km/h) e terzo Monti (101 Km/h); seguono altri sei piloti con medie sopra i 90 Km/h).

16/8/88

Promozione: Ri., Pescasseroli, Foligno, Ri. - 322.7 Km.

Coppa CDR: Ri., Pescasseroli, Assisi, Ri. - 349.6 Km.

La perturbazione si è spostata dall'Inghilterra sull'Europa Nord Orientale; i venti al suolo sono variabili a regime di brezza ed a 3000 mt. da NO di 5/10 Kts.

I decolli sono alle 13.00; poco prima, la direzione manda in volo una civetta ed in seguito alle condizioni riportate decide di cambiare lo sgancio da Porta Romana 700 mt. in Cantalice 800 mt.

I piloti sganciano nella nuova zona e trovano ottime salite nella conca tra Cantalice e Pian di Rosce; durante i decolli si forma nella valle dell'Aquila un enorme congesto minaccioso che però rimane al di là del Terminillo e pian piano «muore» senza conseguenze.

Il percorso verso Sud è ottimo, con quote massime che sfiorano i 3000 mt.

Non si può dire altrettanto della Valle Gialla che stenta a partire. Si fa la quota minima per entrare nella conca di Pescasseroli, fotografare il pilone ed uscire dal Passo del Diavolo; qui un bel trombone da fondo scala permette di rifare quota per andare a Nord.

Il resto del percorso non dà particolari difficoltà.

Nella Coppa Città di Rieti sono di nuovo primi Manzoni-Manzoni (111 Km/h di media), seguiti da Orsi e Stefanutti.

In Promozione giungono nell'ordine Monti e Righini ambedue ad oltre 90 Km/h, terza Roberta Passardi.

17/8/88

Promozione: Ri., Anversa degli Abr., Trevi, Ri. - 276.7 Km.

Coppa CDR: Ri., Scanno, Trevi, Ri. - 299.8 Km.

La perturbazione è scesa verso Sud e si estende sopra le Alpi e la Francia Meridionale; i venti sono da Ovest di bassa intensità (5/10 Kts). Sono previsti l'arrivo di una massa d'aria instabile da Nord e l'abbassamento della base dei cumuli.

I decolli avvengono alle 13.00 e lo sgancio è a Cantalice; l'aggancio è buono.

Le condizioni si evolvono in modo imprevisto: i cumuli si sviluppano verticalmente, diventano congesti, si formano cellule temporalesche. Piove su tutta l'Italia Centrale.

Alcuni concorrenti rinunciano e tornano in campo senza tentare il percorso, gli altri vanno verso Sud lasciandosi i temporali alle spalle.

Sul lago del Salto piove; al Velino i congesti tirano da matti e sembra che, per il momento, non abbiano intenzione di degenerare. I primi ad arrivare sul pilone scattano la foto e scappano, i successivi troveranno l'acqua.

I piloti risalgono verso Nord evitando i piovaschi, la valle di Rieti pian piano si chiude e si formano dei temporali sia sul Terminillo che sui Sabini.

Bob Monti, da terra, dà consigli ed indicazioni a tutti. La maggioranza rientra in valle, effettua il foto-vache di Piediluco o del lago di Ripa Sottile ed atterra prima che arrivi il temporale.

Roberta Passardi, invece, lo aggira verso Ovest sbucando nella piana del Tevere al di là dei Sabini ed ha una quota

sufficiente per resistere fino a che esso è passato e per tornare in campo.

Dopo il temporale arrivano anche Manzoni-Manzoni, unici della CDR ad aver effettuato il pilone di Anversa.

Ales penetra nella valle di Foligno, fotografa Trevi ed atterra nell'aeroporto locale.

Dato che nessun concorrente ha completato il percorso, la prova disputata diventa di distanza.

Per la CDR tuttavia essa non è valida in quanto solo un pilota ha superato la distanza minima prescritta di 149.9 Km. Ales è il primo della promozione, seguito da Bruni; Ametta e Roberta Passardi sono terzi a pari merito.

18/8/88

Promozione: Ri., Umbertide, Ri. - 211.1 Km.

Coppa CDR: Ri., Città di Castello, Ri. - 251.7 Km.

La perturbazione è passata e si trova sui Balcani, sull'Europa Centrale si è instaurato un regime di alte pressioni; la cosa non sembra però destinata a durare a lungo: infatti sull'Inghilterra sta già arrivando una seconda perturbazione, associata ad una depressione ancora più profonda della precedente.

I venti sono da NE di 10/15 Kts.

Il tema assegnato è corto, verso Nord, ed i decolli vengono posticipati alle 13.30. La zona di sgancio è Porta Romana a 700 mt.

L'aggancio è buono ed i piloti vanno verso Nord seguendo direttrici diverse (Coscerno/Serano od i Martani). Su Umbertide c'è un bel cumulo che porta a più di 2000 mt. Il rientro è dai Martani.

Righini perde tempo all'aggancio (circa mezzo'ra), arriva a Spoleto dove fa 2600 mt. e plana verso il pilone passando per il centro valle sfruttando una fascia portante senza fermarsi mai. Recupera così tutto il tempo perduto.

La CDR è vinta da Orsi a quasi 107 Km/h di media, secondi Manzoni-Manzoni (104 Km/h), terzo Stefanutti.

La velocità più alta della Promozione è di Monti (99 Km/h), che nella classifica della prova è però secondo dietro Roberta Passardi; Righini terzo.



19/8/88

Promozione: Ri., Luco dei M.si, Bettona, Ri. - 287.7 Km.

Coppa CDR: Ri., Luco dei M.si, Umbertide, Ri. - 353.7 Km.

La situazione meteorologica è simile a quella del giorno precedente con venti deboli da NE.

I decolli avvengono come previsto alle 13.00. Lo sgancio è a Porta Romana ed i piloti trovano buoni valori.

Le condizioni sono ottime. Verso Sud si passa tra il lago del Salto e quello del Turano, mentre al ritorno chi sceglie la strada del Terminillo e della Val Nerina per poi planare verso Bettona guadagna qualcosa rispetto a chi ha seguito i Sabini ed i Martani.

Quando la CCCR va verso Umbertide, la valle del Tevere ancora non è partita ed i piloti incontrano qualche difficoltà. Il primo della Promozione a rientrare in campo è Scaglioni, che sarà terzo nella classifica della gara preceduto nell'ordine da Roberta Passardi e Monti; tutti e tre con medie sopra i 102 Km/h.

Manzoni-Manzoni vincono nella CCCR, seguiti da Mazzi e Stefanutti.

20/8/88

Promozione: Ri., Anversa, Piediluco, Ri. - 244.6 Km.

Coppa CDR: Ri., Anversa, F. S. Gemini, Ri.- 286.0 KM.

La perturbazione è a ridosso delle Alpi ed è previsto che arrivi in giornata sull'Italia Centrale. Il vento prevalente è da Ovest sui 10 Kts.

Alle 13.00, il vento al suolo è di 10/15 modi da SO.

L'aggancio a Cantalice è un po' faticoso, ma fatta la quota per uscire dalla valle, i piloti possono sfruttare l'ottimo appoggio orografico e recuperano il tempo perduto.

Quasi tutti entrano bassi nella Valle Gialla e scoprono che non si riesce a superare le creste dei costoni; vanno quindi a fotografare Pescasseroli con una quota minima e poi si dirigono verso il secondo pilone.

Manzoni e Merigiola arrivano invece a Trasacco con una quota più elevata e sfruttano una fascia d'onda parallela ai costoni arrivando sul pilone a quasi 3000 mt. Ottengono così le medie più elevate (rispettivamente 124 e 92 Km/h) e vincono la gara.

Nella CCCR Mazzi arriva secondo, terzo Orsi; in classifica generale sono primi Manzoni-Manzoni (a punteggio pieno: 4000 punti), secondo Mazzi e terzo Orsi.

Per la Promozione la piazza d'onore va a Roberta Passardi, seguita da Montemaggi; la classifica generale vede primo Monti, seconda Roberta Passardi ad appena 18 punti e terzo Righini.



21/8/88

Giorno di riposo.

Arriva la perturbazione: piove.

22/8/88

Giornata non volativa.

Il tempo migliora lentamente. Nel pomeriggio, un'ampia schiarita permette di effettuare alcuni voli locali.

23/8/88

Promozione: Ri., Assisi, Spoleto, Bettona, Ri. - 221,4 Km.

Coppa CDR: Ri., Assisi Spoleto, Bettona, Ri. - 221.4 Km.

Il vento è da Ovest di intensità variabile da 10 a 20 Kts.; sull'Italia rimangono alcuni residui della perturbazione appena passata, mentre la bassa ad essa associata è ormai sull'Albania.

Nel primo mattino, il cielo di Rieti è coperto da una coltre di strato cumuli che non fanno ben sperare.

Telefoniamo a Perugia per conoscere le condizioni sull'aeroporto (2/8, vento calmo) e diamo un'occhiata al satellite; quindi un rapido consulto con il Cap. Gabbianelli ed assegnamo il tema.

Pian piano il cielo si apre ed in valle si formano i primi cumuli, ai decolli (13.30, Cantalice 700 mt.) la giornata è già matura.

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, Calcinate del Pesce

I primi ad entrare nella piana di Foligno hanno però una sgradita sorpresa: la valle non è ancora partita ed oltre Perugia si vede una copertura che scende verso sud. I più impetuosi avanzano scalpitando, ma la sorte li costringe ad atterrare all'aeroporto di Foligno. La maggioranza temporeggia fino a che si forma un cumuletto poco prima del Subasio; lì fa il massimo della quota e va a fotografare prima Assisi, poi Spoleto e quindi si avvia verso Bettona. La copertura avanza spietata e miete le sue vittime, alcune delle quali illustri (Manzoni-Manzoni). I superstiti rientrano in campo con velocità medie basse. In promozione vince Lang, secondo Ales, terzi a pari merito Roberta Passardi e Monti. Nella CCDD Stefanutti è seguito da Mazzi e da Manzoni-Manzoni.

24/8/88

Promozione: Ri., Costacciaro, Ri. - 207.4 Km.

Coppa CDR: Ri., Costacciaro, Gubbio, Ri. - 218.5 KM.

La perturbazione è sui Balcani, ma sull'Italia permane una linea d'instabilità. Il vento è da NO di moderata intensità (5/10 Kts.).

I decolli sono alle 13.30, lo sgancio a Cantalice 700 mt.

Roberta Passardi decolla tra i primi e, nonostante l'ottimo aggancio, atterra per effettuare un'altra partenza.

Lungo il percorso i piloti incontrano condizioni molto buone.

Al traguardo, la prenotazione per l'arrivo di Righini ci fa saltare sulle sedie: ha completato il tema alla media di quasi 109 Km/h; la seconda media più alta in Promozione è di Lang a 100 Km/h, quindi Roberta Passardi a 98 Km/h.

Monti, dopo l'arrivo, parte di nuovo per cercare di ottenere una media più elevata. Le condizioni sono diventate però meno buone ed egli rinuncia atterrando a Foligno.

La classifica della prova per la Promozione vede primo Righini, seconda Roberta Passardi e terzo Lang.

Nella Coppa Città di Rieti vincono Manzoni-Manzoni a 111 Km/h di media, seguiti da Stefanutti e Mazzi.

A sera viene effettuata la premiazione alla presenza del «Federale» Carlo Marchetti.

Roberta Passardi vince la Promozione; Righini, secondo, è il Campione Italiano 1988 della categoria; lo segue Monti con soli 27 punti di distacco.

I piloti che hanno ottenuto il punteggio sufficiente alla promozione in categoria nazionale sono cinque: Passardi, Righini, Monti, Ales e Montemaggi. Complimenti!

La Coppa Città di Rieti è stata vinta da Manzoni-Manzoni, al secondo posto Mazzi e terzo Stefanutti.

**VOLOVELISTI
PER IL VOSTRO
ABBIGLIAMENTO
DI VOLO
ESIGETE
FODERE**

Bemberg

**SICURAMENTE
SENZA CARICHE
ELETTROSTATICHE
E CON
IL CONFORTO
DELLA MIGLIORE
TRASPIRAZIONE**



Campionato Italiano Promozione 1988 - Classifica Generale

CL.	N.G.	Pilota	AeC.	F.C.	Aliante	P.01	P.02	P.03	P.04	P.05	P.06	P.07	P.08	TOT.
1	IX	Passardi R.	AVAL	1.04	Discus b	251	908	839	1000	1000	838	921	917	6423
2	61	Righini A.	AVAL	1.10	LS 6a	1000	974	793	928	298	795	805	1000	6295
3	B6	Monti L.	AVAL	1.08	ASW 20	859	1000	808	980	956	744	921	742	6268
4	LK	Ales G.	Rieti	1.04	DG 300	583	738	1000	738	778	670	944	794	5662
5	SM	Montemaggi S.	ASVV	1.04	DG 300	847	754	0	851	740	804	921	722	5639
6	SL	Lang F.	AVAL	1.08	ASW 20	950	607	681	794	119	556	1000	881	5469
7	78	Santini L.	ASVV	1.02	Cirrus Std.	756	699	0	892	713	636	919	646	5261
8	C7	Ametta M.	Roma	1.04	LS 4	441	781	839	653	814	771	420	676	4975
9	GB	Bozzetti G.P.	Parma	1.04	Discus b	786	901	412	787	874	674	451	421	4894
10	GS	Scaglioni G.	AVA	1.08	LS 3a	749	711	397	667	944	699	350	617	4784
11	1	Annibaldi F.	Parma	1.02	Astir III	673	608	819	717	706	740	371	435	4698
12	M	Merigiola S.	Roma	1.00	Astir CS	812	389	0	674	758	1000	164	768	4565
13	B17	Bruni - Strata	AVM	1.02	ASW 19b	784	411	855	638	639	599	464	502	4481
14	TS	Stagi F.	AVM	1,04	LS 4	156	760	681	570	72	605	902	375	4049
15	UJ	Colombo F.	AVAL	1.04	DG 300	553	403	803	731	740	378	289	421	4029
16	TM	Garbari F.	Trento	1.04	LS 4	451	618	512	472	573	647	364	474	3747
17	CC	Ceriani D.	AVM	1.00	ASW 15b	556	684	0	502	657	695	361	0	3455
18	RC	Zanichelli C.	Parma	1.08	DG 200	603	270	0	720	609	128	0	0	2330
19	PF	Cresci E.	AVM	0.86	SF 26a	282	289	0	0	0	104	0	0	675

FRIUL-VELA

manutenzioni e riparazioni
alianti e moto-alianti

OFFICINA AUTORIZZATA
R.A.I. & L.B.A. 11.B17
Via Martiri di Bologna 6
33038 S. DANIELE DEL FRIULI (UD)



La **FRIUL-VELA**, certificata dal R.A.I. e dall'L.B.A., esegue manutenzioni e riparazioni di classe 1^a, 2^a e 3^a su aa/mm di costruzione tedesca con marche «I» e «D». Inoltre esegue consulenze e la vendita di strumenti ed accessori per il volo.

POLANO ROBERTO • Via Aquileia 32 • S. DANIELE DEL FRIULI (UD) • Tel. 0432/954101

Coppa Citta di Rieti 1988 - Classifica Generale

CL.	N.G.	Pilota	AeC.	F.C.	Aliante	P.01	P.02	P.03	P.04	P.05	P.06	P.07	P.08	TOT.
1	99	Manzoni-Manzoni	AVAL	1.24	Nimbus 3D	1000	1000	0	962	1000	1000	340	1000	5962
2	GM	Mazzi N.	Torino	1.12	Ventus 16.6	888	694	0	804	979	795	942	804	5212
3	LA	Stefanutti S.	AVAL	1.10	DG 400-17 M	697	697	0	908	478	164	1000	814	4594
4	66	Orsi G. + 1	AVAL	1.24	ASH 25	580	878	0	1000	303	761	0	0	3219
5	F	Poletti + 1	AVM	0.98	Twin II	600	635	0	649	472	588	0	0	2472
6	LG	Cosimi G.	Torino	1.20	ASW 22-22	421	0	0	131	0	97	0	0	649

Un «secondo» con cui con...volare!

di ROBERTA PASSARDI

Caro Lorenzo,

mi hai incastrata. Come potevo dirti di no e non inviarti le mie impressioni ed esperienze sul campionato di promozione.

Per prima cosa mi sento di esprimerti il mio grazie per l'aperto e sincero sostegno; è stato di grande aiuto, così come la vicinanza di amici che mi hanno dimostrato nei momenti difficili il loro affetto.

Se ripenso alla gara, sorrido e rammento l'agitazione ed i dubbi nella settimana precedente l'inizio delle prove.

Non che il primo giorno di gara sia stato migliore: in effetti per l'emozione, il nervosismo ed il temporale, invece di concentrarmi e volare come sempre, non sono riuscita a portare a termine il percorso. Come il detto «non tutto il male vien per nuocere» ho fatto il mio primo vero e proprio fuori campo. Lo ammetto, mi ero persa. Fui così recidiva che durante la terza prova, partendo in compagnia del nostro affezionato e appiccicoso amico «Cumulo Nembo», finii di nuovo in luoghi «sperduti e lontani». Quel giorno provai un susseguirsi di stati d'animo, uno in contrasto con l'altro. Coraggio forzato dalla necessità di arrivare ai punti di virata e quindi rientrare; timore ed apprensione in quei momenti decisamente difficili, dove si puntava il musetto dell'aliante nell'unico presumibile punto al sole e dove si sperava di sentire il variometro finalmente con un'acustica in ascesa.

«Rieti, Anversa degli Abruzzi, Trevi, Rieti» percorso trasformatosi in gara di distanza e non di velocità perchè nessuno completò il tema. Diversi piloti non partirono affatto, altri rientrarono senza aver fotografato Anversa, e i più pazzi, zigzagando tra gli starnuti del nostro amico, effettuarono Anversa, Piediluco e rientrarono a Rieti. Uno solo riuscì a fotografare Trevi, atterrando, poi, a Foligno. Dov'ero finita! Dunque, partiamo dall'inizio del volo: sgancio a 700 metri su Cantalice, preoccupata guardo verso Sud in prossimità del lago del Salto dove si stavano radunando due innocui e tenerissimi nemi. Per radio ci si consolava a vicenda ironizzando sulla situazione: «piove?» «No, è solo un'impressione!». Il primo raggio di sole vicino ad Avezzano, poi via verso il pilone, fotografia su Anversa, ovviamente sotto l'acqua, 180° e via di nuovo verso il sole. Su Celano un cumulo non ancora degenerato mi permise di guadagnare la quota necessaria per tentare di rientrare a Rieti. Invece di appoggiarmi al lato Est della valle del lago del Salto, puntai tra i due laghi e, per seguire una fascia dove pioveva meno, mi spostai troppo verso Ovest e qui: ...«accidenti, ci risiamo». «Dunque, calcolando che... forse, ma chissà... dove sono?!!!!».

Questa volta seguii i consigli: pensai solo a trovare un'ascendenza: «finchè volo ho il tempo di riorganizzarmi». Dopo due ore di volo «a mollo», ai lati della valle di Rieti, creando non poche preoccupazioni a chi stava a terra, a Nord di Terni cominciai a intravedere una schiarita, così rientrai fotografando Piediluco.

Le impressioni provate durante il periodo di gara sono molteplici; sul campo si impara a conoscere realmente le persone che ci circondano, ed è fondamentale avere qualcuno con cui condividere i propri stati d'animo.

In volo è diverso, si è soli e si scopre il proprio modo di pensare, di scegliere, di valutare qual'è la situazione migliore, con la forza e la determinazione indispensabile.

In quei momenti riemergono ad uno ad uno tutti gli insegnamenti ed i consigli dei piloti più esperti che mi precedono nel lungo cammino del volo a vela.

A loro, che a poco a poco continuano a trasmettermi le vicende della loro esperienza, vorrei dedicare il mio risultato in questo avvincente campionato di promozione.

ROBERTA PASSARDI

Cara Roberta,

grazie per le tue impressioni, dalle quali traspaiono le tue belle quanto insicure certezze, nelle quali continui a...

perderti!

Continua così, anzi, persevera, e non perdere mai quel bello ed insostituibile entusiasmo che fa «ricco» il volo a vela. Con gli auguri più belli,

RENZO

XXI Congresso OSTIV di Wiener Neustadt, Austria

a cura di DEMETRIO MALARA

Il prossimo Congresso OSTIV, come d'abitudine, si terrà contemporaneamente ai prossimi Campionati Mondiali di volo a vela a Wiener Neustadt, Austria, dal 18 al 26 maggio 1989.

OSTIV ha recentemente pubblicato il «Call for Papers», ossia il bando di partecipazione al Congresso, che riportiamo integralmente, sperando di fare cosa gradita ai nostri lettori. Purtroppo non è stato possibile pubblicare questo documento prima della scadenza dei termini di iscrizione; crediamo, tuttavia, che eventuali domande giunte in ritardo verranno considerate con benevolenza dalla segreteria OSTIV. Alcuni moduli di iscrizione sono disponibili presso la redazione di VOLO A VELA.

IL XXI Congresso della Organizzazione Scientifica e Tecnica Internazionale del Volo a Vela verrà tenuto presso la sede dei Campionati Mondiali di Volo a Vela a Wiener Neustadt, Austria, dal 18 al 26 maggio 1989.

Il Congresso toccherà tutti gli aspetti scientifici e tecnici del volo veleggiato, così come del volo con motoalianti ed ultraleggeri.

È possibile presentare e discutere relazioni nell'ambito dei seguenti tipi di sessione:

Sessioni scientifiche:

Meteorologia e Climatologia, Addestramento al volo, Medicina, Fisiologia.

Sessioni tecniche:

Aerodinamica, Strutture, Materiali, Progettazione, Manutenzione, Addestramento.

Sessioni congiunte:

Argomenti interdisciplinari.

Sessioni di istruzione:

Argomenti scientifici e tecnici, rassegne o notizie, presentate in modo istruttivo ed avvincente per attrarre il più vasto interesse tra i presenti ai Campionati Mondiali ed al Congresso OSTIV. Argomenti quali strumenti, elettronica, sicurezza, statistiche a varie tecnologie verranno inclusi nelle sessioni per le quali l'applicazione delle tecnologie in questione è più rilevante.

Tra gli argomenti tipici e suggeriti vi sono:

— *Sessioni scientifiche* —

Meteorologia.

- * Fenomeni in mesoscala e piccoli fenomeni convettivi, baroclinici o indotti dall'orografia.
- * Nuove osservazioni: misurazioni o analisi di linee di convergenza, schemi a celle, struttura delle raffiche, onde stazionarie e mobili, cicli di breve periodo, turbolenza, strato limite su terreni orograficamente complessi.
- * Tecniche analitiche per la definizione di termiche e strutture in mesoscala in base a dati raccolti a terra o in volo durante rilevazioni sperimentali o di «routine», o da sensori remoti.
- * Simulazione di termiche e di strutture in piccola e grande scala.
- * Acquisizione di dati meteorologici e servizi per le operazioni di volo di alianti.
- * Reti di stazioni meteo ed il «Fatelo da voi» delle previsioni per il volo a vela.

— *Addestramento al volo* —

Teoria e analisi delle tecniche e dei risultati, psicologia, obiettivi, strutture e materiali per l'addestramento.

— *Medicina* —

Aspetti di fisiologia e psicologia umana collegati al veleggiamento.

Sessioni tecniche.

Le sessioni tecniche tratteranno di tutti gli aspetti di progetto, sviluppo ed uso di alianti, motoalianti, ultraleggeri e velivoli a propulsione solare o muscolare. Gli argomenti che possono essere trattati comprendono, tra l'altro:

- * Concetti strutturali, nuovi materiali, fatica.
- * Metodi di produzione.
- * Aerodinamica.
- * Stabilità e controllabilità.
- * Vibrazioni e flutter, Ali-vela.
- * Sistemi di propulsione.
- * Integrazione ed ottimizzazione del progetto.
- * Nuovi sviluppi, prove di volo.
- * Requisiti di aeronavigabilità.
- * Tecniche di pilotaggio, addestramento e sicurezza.
- * Operazioni di volo in spazi aerei controllati.
- * Competizioni, documentazione per insegne e voli di primato.

Sessioni scientifico/tecniche congiunte.

Durante sessioni congiunte verranno trattati argomenti che interessino entrambi i campi, quali:

- * Fattori ergonomici e medici nella progettazione e nell'uso di alianti.
- * Navigazione meteorologica, veleggiamento dinamico.
- * Vincoli di carattere meteorologico tra diversi sport aeronautici quali deltaplano, parapendio, ultraleggeri, ecc.
- * Strumentazione di cabina, dispositivi di sicurezza.
- * Filosofia generale della classi di alianti da competizione.
- * Tecniche di volo.
- * Volo a propulsione muscolare.
- * Volo a propulsione solare.
- * Interessi comuni con altri sport aeronautici.

Il termine ultimo per la presentazione di riassunti è il giorno 15 gennaio 1989. Un riassunto esauriente di almeno 500 parole (ciascuna figura è considerata equivalente a 100 parole) dovrebbe essere inviato al responsabile della Sessione e deve essere comunque inviato alla Segreteria OSTIV per la preparazione di una raccolta di riassunti. Le lettere di accettazione insieme alle istruzioni per la preparazione delle relazioni verranno spedite entro il giorno 1 marzo 1989. I manoscritti definitivi dovranno pervenire al responsabile della Sessione al più tardi entro il giorno 1 maggio 1989. La lunghezza delle relazioni non dovrà essere superiore all'equivalente di 24 pagine dattiloscritte standard — interlinea 2 — intendendosi che ciascuna figura di dimensioni normali equivale ad una pagina.

Le presentazioni verbali al Congresso saranno soggette ad un limite di tempo di 35 minuti e consisteranno dei punti principali esposti nei manoscritti. Gli atti del Congresso comprenderanno tutti i manoscritti pervenuti in tempo utile.

Le relazioni per le sessioni scientifiche, congiunte e di istruzione dovranno essere inviate a:

Prof. C.E. WALLINGTON
Chairman, OSTIV Scientific Section
15 Fitzgarrld Street
Yarralumla, A.C.T. 2600
Australia
Tel. (62) 813014

Le relazioni tecniche dovranno essere inviate a:

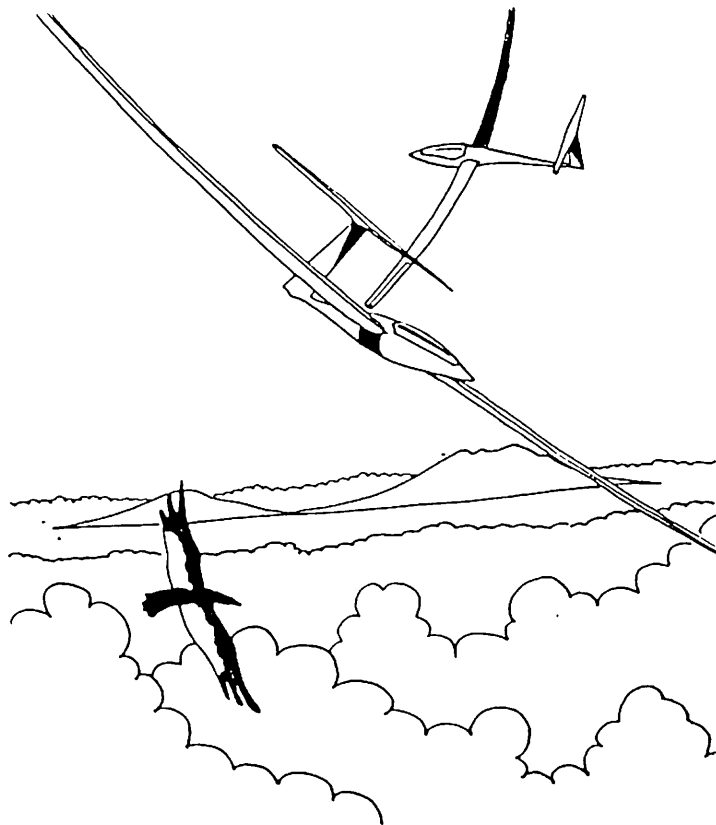
Dipl. Ing. Winfried M. Feifel
Chairman, OSTIV Technical Section
7107 South Ryan Street
Seattle, Washington 98178
U.S.A.
Tel. (206) 772-7021

Le attrezzature per conferenze disponibili durante il Congresso comprenderanno:

- un proiettore per diapositive 55 mm x 50 mm (pell. 24 x 36)
- un proiettore per trasparenti
- un proiettore cinematografico 8 mm
- un proiettore cinematografico 16 mm
- un videoregistratore standard VHS europeo.

Non è prevista alcuna tassa di iscrizione al Congresso. Chi volesse ricevere ulteriori informazioni o desiderasse partecipare al Congresso o presentare una relazione è pregato di completare uno degli appositi moduli allegati e di spedirlo all'indirizzo appropriato il più presto possibile e comunque non oltre il giorno 31 agosto 1988.

Dr. MANFRED E. REINHARDT
Presidente OSTIV



I lavori della Commissione di Specialità

5° punto all'ordine del giorno: **Varie.**

5.1 *Proposta di bilancio di previsione 1989.*

La Commissione discute ed approva l'allegata «Proposta bilancio di previsione 1989 per l'attività di Volo a Vela».

Proposta:

Che la proposta di bilancio sia accettata dall'AeCI e le relative cifre inserite nel bilancio dell'Ente.

1° punto all'ordine del giorno: **Comunicazioni.**

1.1. Marchetti riferisce che è stata approvata dal Consiglio Federale l'organizzazione del corso istruttori da tenersi in settembre presso l'AeCCVV.

5.2 *Corso istruttori.*

Marchetti riferisce che, a causa del ridotto numero di iscritti (tre), il corso in programma a Rieti in settembre è stato rinviato.

Col parere favorevole della Commissione, esso viene fissato per l'aprile 1989.

Si ritiene che uno dei motivi della scarsità di adesioni sia il fatto che si richiede ai candidati il brevetto a motore.

Detto brevetto non è richiesto nei paesi volovelisticamente progrediti, ed in particolare in quelli della CEE. La Commissione si fa carico di raccogliere la normativa al riguardo in questi ultimi paesi.

Proposta:

Che l'AeCI stanzi una cifra adeguata per il corso del prossimo aprile. Inoltre che, in seguito alla richiesta dell'AeCCVV, l'AeCI si faccia carico della revisione del motore del velivolo da traino Robin I-TAC, che ha raggiunto i limiti operativi ed è stato fermato durante le gare della Coppa Internazionale del Mediterraneo.

1.4 *Briefing di Bologna.*

Avrà luogo il 13 o il 20 novembre. Marchetti sentirà quale delle due date è più conveniente ai fini di una partecipazione del Presidente dell'AeCI.

5° punto all'ordine del giorno: **Aliante economico (nuova World class).**

Nuccio riferisce sui positivi risultati delle prove in galleria, che hanno sostanzialmente confermato le caratteristiche di progetto. Si richiederebbe solamente una modifica al raccordo ali-fusoliere, per il quale sono necessarie una modifica al modello del costo di circa 500.000 lire e successive verifiche in galleria a vento (sperabilmente senza costi aggiuntivi).

Si richiede lo stanziamento della spesa su un capitolo opportuno.

A questo punto sussistono gli elementi per affrontare la fase realizzativa. Da un'indagine svolta tra i volovelisti sarebbe possibile reperire i finanziamenti per la copertura delle spese per il prototipo, che potrebbero ammontare a circa 150 milioni.

Detti finanziamenti sarebbero condizionati alla disponibilità dell'AeCI di commissionare, nel caso le caratteristiche della nuova macchina fossero quelle previste, una cinquantina di esemplari eventualmente nell'ambito del piano rinnovo flotta.

La Commissione ritiene che sia particolarmente prestigioso per l'AeCI di rendere possibile la realizzazione di un aliante di concezione e costruzione italiana in un momento in cui tutto il mondo volovelistico è oltremodo attento a queste nuove linee di sviluppo del nostro sport (vedi p. 2 World Class).

3° punto all'ordine del giorno: **Aliante economico.**

3.1 Nuccio riferisce sull'esito delle prove in galleria del profilo, prove che hanno confermato i dati teorici.

3.2 Marchetti riferisce che il presidente dell'AeC di Spagna Alvaro de Orleans ha manifestato l'intenzione di scrivere all'AeCI per associarsi all'idea ed eventualmente partecipare in qualche modo alla realizzazione.

Riguardo l'interesse all'estero per questa iniziativa, Cibic cita lettere di consenso inviate alla rivista americana «Soaring».

3.3 Si decide che la sottocommissione apposita preparerà una relazione che la Commissione trasmetterà all'AeCI.

Proposta:

Data l'importanza dell'argomento la Commissione chiede che lo stesso venga discusso in Consiglio Federale.

3.4 Per quanto riguarda le specifiche, si ritiene che pur dovendo la strumentazione essere estremamente semplice, essa debba comprendere, ai fini sicurezza (per insegnare fin dall'inizio all'allievo a volare guardando fuori), un variometro acustico molto economico.

4° punto all'ordine del giorno: **Aliante economico.**

Si è in attesa che nella prossima riunione di Francoforte della apposita sottocommissione ed in quella di ottobre della CIVV a Londra vengano definite le specifiche per gli alianti della nuova World Class, per verificarne la rispondenza con il nostro progetto. Si confida che, una volta che al progetto stesso siano state apportate le eventuali modifiche richieste, il Presidente dell'AeCI aiuti la Commissione a reperire le modalità ed i mezzi per la realizzazione.

3° punto all'ordine del giorno: **Piano rinnovo flotta.**

3.1 Il consigliere Marchetti riferisce che sono disponibili in totale per tutte le specialità 5 miliardi di lire da impegnare come spesa entro l'anno. Civilavia richiede inoltre i piani di spesa annuali anche per i due anni successivi, per i quali sono stanziati 6 miliardi per anno. Sono intanto state nominate due commissioni: una tecnica, della quale fanno parte anche i rappresentanti di specialità, ed una economica-commerciale che si occuperà dei contratti. Per la commissione tecnica ciascun rappresentante di specialità dovrà fornire tre nomi di esperti che l'affiancheranno nella scelta dei velivoli. A questi fini la commissione indica i seguenti nomi: Roberto Monti, Walter Vergani, Piero Viscardi. Per quanto riguarda la priorità si ribadisce che, come da indicazioni del verbale n. 10 della commissione, necessitano, per far fronte alle prime impellenti necessità, almeno 15 biposti, 10 monoposti e 5 traini (dei 30, 45 e 10 rispettivamente previsti).

2° punto all'ordine del giorno: **Piano rinnovo flotta.**

2.1 Marchetti riferisce che nella riunione del 18 giugno u.s. del Consiglio Federale è stato definito il piano per il primo anno. Esso prevede, per il volo a vela, l'acquisto di 8 aerei da traino e di 15 Biposti scuola.

Riferisce anche sulle prime prove effettuate da lui stesso e dagli altri esperti dell'aereo Maule e dei bipostio ASK 21 e Marianne, nonché sul programma di ulteriori prove su altri tipi.

2° punto all'ordine del giorno: **Piano rinnovo flotta.**

2.1 *Prove mezzi.*

Secondo Marchetti dalle prove del Marianne e dell'ASK 21, quest'ultimo è apparso molto più adatto ai nostri scopi. Per quanto riguarda il Maule 190 cavalli, suoi punti negativi sarebbero il volantino, la scarsa visibilità verso l'alto (ma la casa farebbe il tettuccio trasparente), la mancanza di una tasca di flaps per il traino (farebbero anche questo). La macchina appare molto robusta, i tempi di traino sono pari a quelli del Robin. Bisognerebbe vedere anche il tipo da 235 cavalli.

Il Husky sembrerebbe anche accettabile, tenendo presente che è un biposto. È comunque opportuno provarlo, a Calcinante o ad Alzate.

3° Punto all'ordine del giorno: **Piano rinnovo flotta.**

Marchetti riferisce sull'andamento delle prove dei velivoli, in particolare aerei da traino e biposti scuola, presi in considerazione per l'eventuale acquisto.

6.2 *Olimpiadi.*

La commissione ritiene che sia nell'interesse del volo a vela che esso sia considerato sport olimpico.

Chiede pertanto che l'Italia si schieri in questo senso in sede CIVV.

Proposta:

Che l'AeCI dia le opportune istruzioni al prof. Morelli.

4° punto all'ordine del giorno: **Attività sportiva.**

4.1 *Premondiali di Wiener Neustadt.*

Si è aperta la possibilità di iscrivere un quarto pilota. La commissione ritiene che questa vada sfruttata per allenare un pilota che ha molte probabilità di far parte della rappresentativa al campionato mondiale del 1989.

A questo scopo è stato rivisto il preventivo che viene allegato.

Proposta:

Si richiede l'invio della quota di iscrizione per il pilota Luciano Avanzini.

4.2 *Campionati Europei 1988 (Finlandia).*

A causa di sopravvenuti impegni del sig. Marchetti si propone che lo stesso venga sostituito come capo-squadra e responsabile amministrativo dal signor Piero Pugnetti.

In relazione a nuovi elementi di costo si allega un preventivo aggiornato di cui si richiede l'approvazione in sostituzione di quello precedente.

4.3 *Gare premondiali di Wiener Neustadt.*

Cibic riferisce sulla partecipazione italiana conclusasi con le vittorie di Leonardo Briigliadori nella classe standard e di Marco Gavazzi (in biposto con Umberto Mantica) nella classe libera, e con un settimo posto di Stefano Ghiorzo nella 15 metri. La commissione si compiace per i risultati conseguiti e si congratula con Briigliadori e Gavazzi per i loro successi.

Cibic riferisce anche sugli aspetti organizzativi e sui nuovi tipi di gara sperimentati.

4.2 *Campionati Europei.*

Guidata da Piero Pugnetti, la squadra italiana che ha partecipato ai Campionati Europei (Rayskala - Finlandia, 12-26 giugno) si è comportata molto onorevolmente: Monti ha conquistato il settimo posto su 28 concorrenti nella classe standard (18° Bertoncini), Galetto e Urbani si sono classificati rispettivamente all'11° e 12° posto nella classe 15 metri su 30 concorrenti, Vergani è finito 13° su 13 concorrenti nella libera.

La commissione si compiace con Monti, Galetto e Urbani per i loro buoni risultati.

5.3 *Squadra nazionale per i Campionati Mondiali 1989.*

Al fine di consentire un'adeguata preparazione per i prossimi campionati del mondo (Wiener Neustadt, maggio 1989), la Commissione ritiene opportuno definire sin d'ora la composizione della relativa rappresentativa nazionale. Ciò è facilitato dal fatto che la graduatoria nazionale non potrà più, a questo punto della stagione, subire variazioni di rilievo.

La situazione della graduatoria stessa non consente dubbi sulla formazione della rappresentativa che, presumendo che quasi certamente sarà consentita l'iscrizione di due piloti per classe, viene così proposta:

Classe standard: Leonardo Briigliadori
Riccardo Briigliadori

Classe 15 metri: Giorgio Galetto
Stefano Ghiorzo

Classe libera: Marco Gavazzi
Roberto Monti

Capo missione: Smilian Cibic

Proposta:

Che l'AeCI approvi la proposta della commissione.

4.2 *Coordinamento calendario 1989 con Vinon.*

Briigliadori fa presente la necessità di concordare con Vinon le date della CIM per evitare interferenze.

4.3 *Regolamento Campionato Italiano classe club.*

Il regolamento precedentemente trasmesso alla CSC prevedeva la partecipazione solamente per i piloti di Categoria Nazionale. Dato il carattere promozionale della gara si è ritenuto di ammettere alla stessa anche tutti i piloti che abbiano già partecipato a gare a Rieti.

3° punto all'ordine del giorno: **Campionato Italiano 15 metri.**

Pugnetti, direttore di gara, riferisce sui preparativi.

Sussistono ancora difficoltà per l'atteggiamento del presidente

dell'AeC Thiene che rasenta l'ostruzionismo.

Un altro problema è quello degli aerei da traino: alcuni AeC che dispongono di macchine assegnate dall'AeC con il precedente piano rinnovo flotta non sono disposti a metterli a disposizione per il campionato.

Proposta:

Si chiede all'AeCI di sensibilizzare i club in questione facendo presente che si tratta di una manifestazione dell'AeCI e non di una gara locale.

4.2 Campionato Italiano classe 15 metri.

Organizzato dall'Aero Club di Thiene e dall'Accademia Volovelistica A. Ferrarin si è svolto a Thiene dal 7 al 15 maggio il Campionato Italiano classe 15 metri.

Purtroppo il maltempo che ha interessato tutta l'Italia settentrionale ha ridotto il numero delle prove al minimo (4) richiesto per la validità della competizione.

La commissione si compiace con gli organizzatori e con il vincitore Giorgio Galetto.

4° punto all'ordine del giorno: **Attività sportiva.**

4.1 Preventivi gare.

La commissione approva gli allegati preventivi predisposti dall'AeCCVV per le gare di Rieti:

Campionato Italiano classe club e Coppa del Velino;
Coppa del mediterraneo e Campionati Italiani classi standard e libera;
Campionati Italiani biposti e Promozione.

Proposta:

Che l'AeCI approvi i preventivi ed i relativi finanziamenti a che nomi i direttori di gara.

4.4 Campionato di distanza.

Monti riferisce sull'andamento del Campionato Italiano di distanza, che nonostante la stagione particolarmente avversa suscita grande interesse tra i piloti.

Vengono discussi i limiti delle proibizioni dei voli ai fini di questo campionato in occasione di gare comprese nel calendario sportivo, nonché variazioni al regolamento da introdurre l'anno venturo in base alle esperienze di quest'anno.

4.3 Coppa del Mediterraneo - Campionati Italiani classi standard e libera.

Le gare si sono svolte a Rieti dal 2 al 12 agosto sotto la direzione di Piero Pugnetti.

Vi hanno partecipato 75 concorrenti, di cui 32 stranieri. La manifestazione è stata funestata da un incidente in cui ha trovato la morte il pilota tedesco Hans Gloeckl.

Dopo nove prove, nella classe standard ha vinto ed ha conquistato il titolo italiano il giovanissimo Riccardo Brigliadori, nella 15 metri ha prevalso il tedesco Peter, nella libera il francese Rantet, seguito da Roberto Monti che ha conquistato il titolo italiano (ricordiamo che il campionato della 15 metri si è disputato a Thiene in maggio).

La commissione ringrazia Pugnetti ed i suoi collaboratori e si compiace con i vincitori e con i neo-campioni italiani.

4° punto all'ordine del giorno: **Attività sportiva.**

4.1 Coppa del mediterraneo.

Cibic presenta l'allegato promemoria, comprendente una serie di osservazioni sull'organizzazione e lo svolgimento della gara, e conseguenti appunti e proposte da tener presenti per l'organizzazione di gare future.

Per quanto riguarda il caso Spiezcke (in proposito è stato telefonato a Cibic dall'Austria), la commissione si attende provvedimenti da parte del direttore di gara.

1° punto all'ordine del giorno: **Comunicazioni.**

1.1 Campionato Italiano Promozione.

Le gare si sono svolte a Rieti dal 15 al 24 agosto con la partecipazione di 20 concorrenti.

Ha vinto Roberta Passardi (CH) ed il titolo italiano è stato assegnato ad A. Righini. La commissione si compiace con i due piloti e con il direttore di gara Lorenzo Masellis, che ringrazia con tutti i suoi collaboratori.

1.3 Sicurezza - Videotape atterraggio fuori campo.

Cibic comunica che è disponibile un videotape sull'atterraggio fuori campo realizzato con larghezza di mezzi dalla LBA tedesca nell'ambito dell'attività di diffusione di materiale riguardante la sicurezza.

6.2 Problematiche con Civilavia.

Marchetti riferisce su due urgenti problemi che riguardano rispettivamente gli istruttori e gli ispettori di volo a vela.

Per quanto riguarda i primi l'argomento principale è quello dell'obbligatorietà del brevetto di volo a motore che è indispensabile rimuovere, in analogia con quanto si fa in tutto il mondo. È stato predisposto un pro-memoria riassuntivo delle azioni inutilmente svolte in passato per la soluzione di questo problema.

Si richiede l'impegno del Presidente dell'AeCI a risolverlo prima che la nuova normativa che sta per uscire congeli l'attuale intollerabile situazione.

Per quanto riguarda gli ispettori di volo a vela, per i quali Civilavia si trova in notevoli difficoltà, si chiede all'AeCI di riproporre che una lista di istruttori qualificati di AeC venga messa a disposizione di Civilavia per l'utilizzazione in sede di esami.

Per entrambi gli argomenti è necessaria una riunione specifica con la Direzione generale dell'Aviazione Civile con la presenza di un rappresentante del volo a vela al corrente di questa problematica.

6° punto all'ordine del giorno: **Varie.**

6.1 Marchetti riferisce sull'iter, presso Civilavia, della normativa che riguarda tra l'altro i requisiti per gli istruttori di volo a vela, in particolare quello di essere in possesso del brevetto a motore. Sembrava che si fosse sulla via di rinunciare a questo requisito, non richiesto, per quanto ci consta, in nessuna altra nazione volovelisticamente progredita, ma recentemente c'è stato un ripensamento da parte di Civilavia.

Proposta:

Che l'AeCI appoggi l'annosa richiesta della commissione facendo presente quanto succede all'estero, anche in vista di una prossima normativa CEE.

6.3 Omologazione di tipo alianti LS 6.

Gli alianti LS 6 dei piloti della squadra nazionale Galetto e Ghiorzo (iscritti ai campionati premondiali ed a quelli europei), omologati nella maggior parte dei paesi volovelisticamente progrediti, non hanno ancora l'omologazione di tipo in Italia.

Il CN speciale emesso dal RAI gli consente di volare solamente senza zavorra, con pesi totali che rendono le macchine assolutamente non competitive.

Il mancato adeguamento nel CN ai pesi totali previsti dal costruttore e normalmente accettati dagli altri paesi metterebbe in dubbio una partecipazione alle competizioni sopra indicate.

La soluzione potrebbe essere quella di richiedere al RAI l'adeguamento dei pesi totali, anche limitatamente alle due gare citate.

La commissione sta comunque facendo pressioni sul costruttore perchè completi le prove richieste dal RAI e previste dalle norme JAR 22.

2° punto all'ordine del giorno: **CIVV di Vienna.**

Cibic riferisce sulla riunione di Vienna in cui gli argomenti principali sono stati:

— questione FAI-sponsorizzazioni, fortemente contestata da quasi tutti gli AeC nazionali e per la quale è stata richiesta una moratoria di un anno;

— World class (quello che noi fino ad ora abbiamo chiamato aliante economico): è stato dato inizio al programma della nuova classe intesa particolarmente ad allargare le basi del volo a vela. Morelli è stato incaricato di costituire un apposito sottocomitato per definire le specifiche che costituiranno la base di un concorso per la progettazione del monotipo.

6.1 Statuto FAI.

La commissione è preoccupata per le conseguenze che allo sport del volo a vela (ma non solo a quello), potrebbero derivare se venissero approvate le modifiche allo statuto della FAI proposte dal presidente, ed in particolare quelle che stabiliscono la proprietà della FAI stessa di tutti i diritti commerciali delle competizioni del suo calendario.

Come risulta dal documento inviato all'AeCI dalla apposita sottocommissione presieduta dal neozelandese John Roake, le proposte sono state ritenute inaccettabili dalla quasi unanimità (27 su 29, con 2 astenuti) per il Volol a Vela (nuova denominazione raccomandata dalla FAI al posto di CIVV) che hanno votato la seguente mozione:

«Questa riunione della Commissione Internazionale per il Volo a Vela

comunica alla FAI che respinge il nuovo statuto proposto. La commissione richiede una moratoria di 12 mesi sull'attuazione dello statuto per consentire la discussione ed il dibattito in uno sforzo per risolvere la sua inaccettabilità al volo a vela mondiale. Nel frattempo la Commissione Internazionale per il Volo a Vela si riserva il diritto di investigare altre alternative, ma è preparata a collaborare con la FAI per aiutare a risolvere i suoi immediati problemi finanziari».

Proposta:

La commissione chiede che l'AeCI appoggi la proposta della Commissione Internazionale per il Volo a Vela.

5° punto all'ordine del giorno: **Rapporti con l'AeCI.**

Cibic riferisce sulle difficoltà e sulle lungaggini nei rapporti con l'AeCI, delle quali ha già fatto cenno al Presidente, che ha richiesto un promemoria.

1° punto all'ordine del giorno: **Comunicazioni.**

1.1i Marchetti riferisce sull'incontro del Presidente testa con il Ministro dei Trasporti e sulla possibilità che da quest'ultimo venga appianato il deficit di bilancio di quest'ann.

Questo comporterebbe automaticamente l'adeguamento dei contributi anche per gli anni avvenire.

1.2i Marchetti riferisce sull'ispezione disposta dall'AeCI presso l'AeC di Roma.

L'ispezione, effettuata senza sentore i critici e gli oppositori, si è conclusa con la constatazione che va tutto bene (come a Vicenza).

6° punto all'ordine del giorno: **Varie.**

6.1 AeCCVV.

Marchetti riferisce sul programma di ristrutturazione dell'attività dell'AeCCVV.

Attraverso una serie di riunioni locali sono stati definiti i settori che richiedevano gli interventi più urgenti ed individuate le persone per attuarli. In particolare sono iniziati gli interventi riguardanti l'officina, l'organizzazione degli stages, l'assistenza ai piloti che svolgono attività fuori stage, la documentazione e la statistica dell'attività di volo. Sono inoltre stati ripresi i contatti con gli enti locali per presentare loro, in un incontro che avverrà in maggio, l'intero programma di rilancio dell'attività di Rieti e per chiedere conseguentemente tutti i supporti possibili.

2° punto all'ordine del giorno: **Aero Club Centrale di Volo a Vela.**

Il consigliere Marchetti riferisce sul consiglio direttivo dell'AeCCVV tenutosi il 20 maggio, dal quale è venuta una netta opposizione alla possibile trasformazione del club in una s.r.l.

Riferisce anche sui provvedimenti organizzativi più recenti, riguardanti principalmente la ristrutturazione dell'officina e l'affidamento del campeggio ad una ditta specializzata.

Viste le difficoltà di gestione della trainante, la necessità di un collegamento tecnico permanente e di collegamenti guidati della squadra nazionale di volo a vela, viene discussa anche l'opportunità di appoggiarla sempre all'AeCCVV.

Si dà incarico a Manzoni di studiare le possibili modalità di questa operazione e di predisporre un documento da sottoporre all'AeCI.

5° punto all'ordine del giorno: **Aero Club Centrale di Volo a Vela.**

5.1 Marchetti riferisce sull'avanzamento del programma degli interventi organizzativi presso l'AeCCVV.

Riguardo alle imminenti elezioni del Presidente e del Consiglio Direttivo, previste per novembre a Bologna in occasione del tradizionale Briefing, si ritiene opportuno di individuare un programma sul quale far concordare la base, individuando quindi candidati alla presidenza ed al consiglio che si impegnino di attuarlo.

Viene dato incarico a Manzoni di tracciare detto programma.

2° punto all'ordine del giorno: **Aero Club Centrale di Volo a Vela.**

Manzoni e Marchetti espongono il programma da loro elaborato per un più adeguato assetto organizzativo del Club. Detto programma, specificando le varie aree di intervento e di attività, prevede la fattiva collaborazione del presidente e dei consiglieri.

In vista del rinnovo delle cariche, che avverrà al Briefing di Bologna in novembre, la commissione ritiene che sia necessario individuare un adeguato numero di candidati, da proporre agli elettori, che accettino il programma e lo facciano proprio impegnandosi a realizzarlo.

La commissione si attiverà in questo senso.

Marchetti riferisce sulla possibilità di ottenere un finanziamento regionale per infrastrutture e mezzi e sulla preparazione, da parte sua e di Piludu, della necessaria pratica.

1° punto all'ordine del giorno: **Comunicazioni.**

1.1 Attività AVA a Caiolo.

L'AVA di Valbrembo ha comunicato l'inizio dell'attività sulla pista di volo di Caiolo in Valtellina.

La commissione si compiace con l'AVA che con questa nuova sede staccata interessa allievi di una zona particolarmente distante dai normali centri di volo a vela. Caiolo diventa inoltre un interessante punto di appoggio per i numerosissimi piloti che sorvolano la Valtellina nel corso dei voli di distanza.

1.2 Cessione all'AeC Volovelistico Ferrarese del Calif dell'AeCCVV.

Marchetti riferisce che conformemente alla richiesta della commissione l'AeCI ha autorizzato la cessione del Calif dell'AeCCVV all'AeC Volovelistico Ferrarese.

1.2 Ancora Marchetti riferisce che è stata accettata la richiesta di aggregazione all'AeCI dell'Aerovela di Tortona.

1° Punto all'ordine del giorno: **Comunicazioni.**

1.2 CUS Trento.

Cibic comunica che verso il 10 settembre avranno inizio i corsi di brevetto del CUS Trento.

5.3 Noleggio Twin Astir AeCCVV a Bologna.

La commissione esprime parere favorevole alla richiesta dell'AeC Bologna per il noleggio di un Twin Astir da parte dell'AeCCVV.

4.6 Scambio piloti con Polonia.

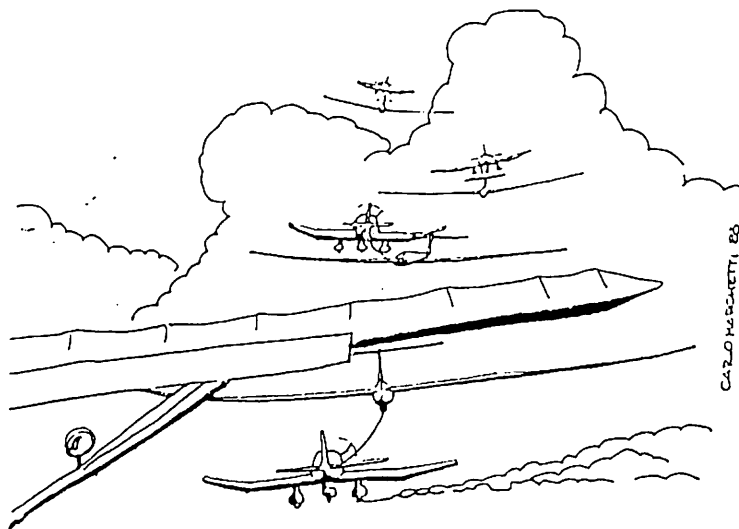
Cibic riferisce sul suo colloquio con il dirigente polacco Musczynski a Wiener Neustadt (18 maggio).

Si prende atto della disponibilità dei polacchi a continuare lo scambio di piloti. È probabile che per loro sia troppo tardi per trovare due piloti disponibili a venire in Italia quest'anno. Da parte nostra si cercherà di mandarne due al loro campionato della standard nella seconda metà di luglio.

4.4. Scambio piloti con Polonia.

Un solo pilota, Biagi dell'AVM, ha potuto partecipare, nell'ambito del programma di scambio di piloti, al campionato polacco della classe standard.

L'esperienza è stata considerata molto positiva dal pilota, dal quale si attende una breve relazione.



1 CAMPIONATO ITALIANO DI DISTANZA - 1988

CLASSIFICA DEFINITIVA AL 16 OTTOBRE 1988 - CLASSE MONOPOSTI

pos.	cognome e nome				club	n. voli		punti		
	prova n./data	Km. volati/detr./validi				Aliante/fatt. corr.	punti			
1	GOSTNER THOMAS				Ae.C. BOLZANO	2		2548		
	37	090688	759.5	0.0	759.5	TRIANGOLO >500 Km. min>25% mag<45%	2.00	VENTUS B 16.6 m.	1.12	1356
	31	250588	667.4	0.0	667.4	TRIANGOLO >500 Km. min>25% mag<45%	2.00	VENTUS B 16.6 m.	1.12	1192
2	PRONZATI ATTILIO				AVAL VARESE	2		2028		
	26	210588	663.4	0.0	663.4	ANDATA E RITORNO	1.75	VENTUS 17.6 m.	1.14	1018
	56	310788	575.5	0.0	575.5	TRIANGOLO >500 Km. min>25% mag<45%	2.00	VENTUS 17.6 m.	1.14	1010
3	URBANI LUCA				G.V.A.	2		1927		
	54	230788	605.6	0.0	605.6	TRIANGOLO CON LATO MINORE < 28/25 %	1.75	ASW 20	1.08	981
	51	170788	583.7	0.0	583.7	TRIANGOLO CON LATO MINORE < 28/25 %	1.75	ASW 20	1.08	946
4	BRIGLIADORI R.J.				A.V.M. MILANO	2		1881		
	20	210588	536.5	0.0	536.5	TRIANGOLO >500 Km. min>25% mag<45%	2.00	DISCUS A	1.04	1032
	55	300788	504.8	0.0	504.8	TRIANGOLO CON LATO MINORE < 28/25 %	1.75	DISCUS A	1.04	849
5	KASTLUNGER ERICH				Ae.C. BOLZANO	2		1863		
	18	230488	600.8	0.0	600.8	TRIANGOLO FAI	2.00	VENTUS B 16.6 m.	1.12	1073
	30	220588	541.7	36.4	505.3	TRIANGOLO FAI NON COMPLETATO	1.75	VENTUS B 16.6 m.	1.12	790
6	MONTI ROBERTO				AVAL VARESE	2		1859		
	27	210588	503.2	0.0	503.2	TRIANGOLO >500 Km. min>25% mag<45%	2.00	ASW 20	1.08	932
	11	100488	500.8	0.0	500.8	TRIANGOLO >500 Km. min>25% mag<45%	2.00	ASW 20	1.08	927
7	MONTI LUCA				AVAL VARESE	2		1697		
	66	140888	539.8	0.0	539.8	TRIANGOLO CON LATO MINORE < 28/25 %	1.75	ASW 20	1.08	875
	67	150888	507.1	0.0	507.1	TRIANGOLO CON LATO MINORE < 28/25 %	1.75	ASW 20	1.08	822
8	GHIORZO STEFANO				A.V.M. MILANO	2		1648		
	71	140888	479.0	3.6	475.4	DISTANZA LIBERA SU LINEA SPEZZATA	2.00	LS 6	1.10	864
	53	230588	436.9	5.6	431.3	DISTANZA LIBERA IN LINEA RETTA	2.00	LS 6	1.10	784
9	SERVILIO SERGIO				Ae.C. ROMA	2		1640		
	59	230788	510.0	0.0	510.0	TRIANGOLO CON LATO MINORE < 28/25 %	1.75	ASW 20	1.08	826
	15	190488	502.6	0.0	502.6	TRIANGOLO CON LATO MINORE < 28/25 %	1.75	ASW 20	1.08	814
10	MERIZIOLA STEFANO				Ae.C. SABINA	2		1496		
	46	110788	452.7	0.0	452.7	TRIANGOLO CON LATO MINORE < 28/25 %	1.75	LS 4	1.04	762
	47	120788	452.7	0.0	452.7	TRIANGOLO CON LATO MINORE < 28/25 %	1.75	ASW 20	1.08	734
11	PAOLILLO UGO				Ae.C. VOLOV. TOSCANO	2		1472		
	50	130788	502.7	0.0	502.7	TRIANGOLO CON LATO MINORE < 28/25 %	1.75	ASW 20	1.08	815
	70	310788	455.6	0.0	455.6	TRIANGOLO NON FAI NON COMPLETATO	1.50	LS 4	1.04	657
12	LOVISCEK GIORGIO				AVAL VALBREMBO	2		1414		
	7	270388	428.6	0.0	428.6	ANDATA E RITORNO	1.75	DG 300	1.04	721
	57	010888	412.1	0.0	412.1	TRIANGOLO CON LATO MINORE < 28/25 %	1.75	DG 300	1.04	693
13	FLORES PABLO				A.V.M.	2		1381		
	62	100888	512.2	0.0	512.2	ANDATA E RITORNO	1.75	LS 4	1.04	862
	61	010888	308.4	0.0	308.4	ANDATA E RITORNO	1.75	LS 4	1.04	514
14	TSCHAGER GEORG				Ae.C. BOLZANO	2		1351		
	24	220488	501.9	0.0	501.9	TRIANGOLO CON LATO MINORE < 28/25 %	1.75	LIBELLE STD.	1.00	878
	14	220588	336.1	66.0	270.1	TRIANGOLO FAI NON COMPLETATO	1.75	LIBELLE STD.	1.00	473

15	BIAGI MARCO				AVM MILANO			2		1306	
	13 140488	332.9	0.0	332.9	TRIANGOLO FAI	2.00			CIRRUS STD.	1.02	653
	28 210588	332.9	0.0	332.9	TRIANGOLO FAI	2.00			CIRRUS STD.	1.02	653
16	GRITTI ANGELO				AVA VALBREMBO			2		1091	
	4 260388	364.0	0.0	364.0	ANDATA E RITORNO	1.75			DB 300	1.04	613
	23 230488	497.5	0.0	497.5	TEMA NON PREFISSATO	1.00			DB 300	1.04	478
17	BERTONCINI LUIGI				A.V.M. MILANO			1		975	
	19 210588	536.5	0.0	536.5	TRIANGOLO >500 Km. min>25% max<45%	2.00			VENTUS B	1.10	975
18	NEDIALKOV COSTANTINO				Le.C. ROMA			2		891	
	74 200888	349.9	0.0	349.9	TRIANGOLO CON LATO MINORE < 28/25 %	1.75			ASW 20	1.08	567
	38 020688	349.9	0.0	349.9	TEMA CAMBIATO IN VOLO	1.00			ASW 20	1.08	324
19	CLEMANT J.M.				AVAL VARESE			1		682	
	2 270388	500.1	0.0	500.1	TRIANGOLO NON FAI NON COMPLETATO	1.50			VENTUS B	1.10	682
20	BALESTRA BERNARDO				G.V.A.			1		680	
	58 140788	489.5	0.0	489.5	TRIANGOLO NON FAI NON COMPLETATO	1.50			LS 3A	1.08	680
21	SCAGLIONI GIOVANNI				AVA VALBREMBO			1		572	
	6 270388	309.1	0.0	309.1	TRIANGOLO FAI	2.00			LB 3	1.08	572
22	DI VECCHIO GOLIARDO				Le.C.ROMA			1		562	
	63 310788	422.8	18.0	404.8	TRIANGOLO NON FAI NON COMPLETATO	1.50			ASW 20	1.08	562
23	BRUNI PIETRO				A.V.M. MILANO			1		527	
	64 100888	307.4	0.0	307.4	TRIANGOLO CON LATO MINORE < 28/25 %	1.75			ASW 19	1.02	527
24	LANG FEDERICO				AVAL VARESE			1		510	
	32 210588	315.0	0.0	315.0	TRIANGOLO CON LATO MINORE < 28/25 %	1.75			ASW 20	1.08	510
25	RIGHINI ALBERTO				AVAL VARESE			1		503	
	33 210588	316.4	0.0	316.4	TRIANGOLO CON LATO MINORE < 28/25 %	1.75			LS 6	1.10	503
26	STAGI FOLCO				A.V.M. MILANO			2		461	
	39 200688	242.8	0.0	242.8	TEMA CAMBIATO IN VOLO	1.00			LB 4	1.04	233
	40 210688	158.4	0.0	158.4	TRIANGOLO NON FAI NON COMPLETATO	1.50			LS 4	1.04	228
27	CUSTO ROBERTO				AVA VALBREMBO			1		372	
	68 080888	401.4	0.0	401.4	TEMA CAMBIATO IN VOLO	1.00			LB 3A	1.08	372
28	MITICOCCHIO PAOLO				AVA VALBREMBO			1		353	
	3 260388	206.0	0.0	206.0	ANDATA E RITORNO	1.75			HORNET	1.02	353
29	PAVESI UGO				AVAL VARESE			1		324	
	45 210588	330.8	0.0	330.8	TEMA CAMBIATO IN VOLO	1.00			CIRRUS STD.	1.02	324
30	TRONCONI GIANLUCA				AVAL VARESE			1		291	
	34 210588	314.1	0.0	314.1	TEMA CAMBIATO IN VOLO	1.00			DB 200	1.08	291
31	POLETTI FRANCO				A.V.M. MILANO			1		277	
	29 220588	238.3	0.0	238.3	TEMA CAMBIATO IN VOLO	1.00			SF 26	0.86	277
32	ZUBALIC MARCO				GORIZIA			1		233	
	35 220588	124.4	0.0	124.4	TRIANGOLO NON FAI NON COMPLETATO	1.50			BLANIK	0.80	233

1° CAMPIONATO ITALIANO DI DISTANZA - 1988
CLASSIFICA DEFINITIVA AL 16 OTTOBRE 1988 - CLASSE BIPOSTI

pos.	cognome e nome				club Tema/punti Km.	n.voli		punti		
	prova n./data	Km.volati/detr./validi				Aliante/fatt.corr.		punti	punti	
1	MUSSIO RENATO				AVA VALBREMBO	2		1404		
	CAPOFERRI SERGIO									
	22	140488	514.9	0.0	514.9	TRIANGOLO FAI	2.00	ASH 25	1.24	830
	43	030688	550.2	76.0	474.2	ANDATA E RITORNO NON COMPLETATA	1.50	ASH 25	1.24	574
2	PRONZATI ATTILIO				AVAL VARESE	1		807		
	ORSI ADELE									
	12	100488	500.5	0.0	500.5	TRIANGOLO >500 Km. min>25% mag<45%	2.00	ASH 25	1.24	807
3	GHIORZO STEFANO				AVM MILANO	1		596		
	CARUGATI									
	17	230488	309.7	0.0	309.7	DISTANZA LIBERA IN LINEA RETTA	2.00	JANUS B 18 m.	1.04	596
4	CAPOFERRI SERGIO				AVA VALBREMBO	1		490		
	MUSSIO RENATO									
	42	210588	304.1	0.0	304.1	TRIANGOLO FAI	2.00	ASH 25	1.24	490

Elaborazioni ELLEVI su sistemi UNISYS

1° CAMPIONATO ITALIANO DI DISTANZA - 1988
CLASSIFICA DEFINITIVA AL 16 OTTOBRE 1988 - CLASSE MOTOALIANI

pos.	cognome e nome				club Tema/punti Km.	n.voli		punti		
	prova n./data	Km.volati/detr./validi				Aliante/fatt.corr.		punti	punti	
1	MANZONI ROBERTO				AVAL VARESE	2		1336		
	25	210588	503.2	0.0	503.2	TRIANGOLO >500 Km. min>25% mag<45%	2.00	NIMBUS 3 D	1.24	812
	5	270388	324.8	0.0	324.8	TRIANGOLO FAI	2.00	NIMBUS 3 D	1.24	524

Elaborazioni ELLEVI su sistemi UNISYS

Questo spazio mi consente di gridare l'evviva a questo primo Campionato di distanza che il mai dimenticato Gioacchino voleva chiamare «decentralizzato» e poi, come al solito, finì in lucciole per lanterne. Evviva dunque ai vincitori, in particolare a Thomas Gostner, ed a tutti coloro che hanno partecipato, evviva a chi ha lavorato per le classifiche ed un evviva anche alla Commissione di Specialità, considerato che forse sarà l'unico. Pardon, mi è scappata!

Ora non resta che infondere coraggio per proseguire e prendere così l'abitudine di quantificare l'attività sportiva in chilometri volati. È un sistema di misura molto più significativo delle ore volate e consente più validi confronti, sia tra i piloti che tra i club.

Altro non mi rimane che formulare gli auguri per una seconda ed ancor più valida esperienza, alla quale VOLO A VELA continuerà a dedicare la Coppa «Gioacchino v. Kalckreuth» destinata al vincitore della classe monoposti.

In becco all'aquila!

RENZO SCAVINO

cupo. Il vento che arriva da nord-est più freddo, incontrando l'aria relativamente calda che sale dall'oceano, condensa in piccole nubi stratificate proprio sopra le nostre teste. Tali nubi, colorate di rosso dal sole radente, si formano e si disfano ogni 10-15 minuti come dei fuochi artificiali.

Alle 24,10 decolliamo, con un buon vento frontale, prima che il maltempo ci blocchi sul ghiacciaio. Il giorno dopo rifacciamo la stessa esperienza sul ghiacciaio di Svart-Isen e alla sera sul ghiacciaio di Okistindan, misurando anche la ionizzazione per l'Università degli Studi di Milano. Il mattino successivo ripartiamo da Mo-I-Rana rapidamente per rientrare ad Aosta, perchè in ritardo di parecchi giorni sulla tabella di marcia. Le condizioni meteorologiche a queste latitudini sono completamente diverse dall'Italia. Data la corrente calda del Golfo, l'aria più umida viene spinta verso la costa dove, a poche decine di metri d'altezza, trova un'aria più fredda e quindi si condensa formando nubi stratificate. A volte queste nubi stratificate si trovano per centinaia di chilometri su tutta la costa, obbligandoci a volare a pochi metri dal mare. Se poi la base di condensazione è al pelo dell'acqua, si cerca uno strato libero al di sopra delle nubi sempre nella speranza di trovare prima o poi un buco per ridiscendere. Se da noi si dice che in montagna il tempo cambia rapidamente, qui in Norvegia lungo le coste il cambiamento è dieci volte più repentino.

L'atterraggio sul ghiacciaio di Okistindan lo abbiamo fatto alle 19,40 con un cielo completamente sereno. Dopo soli 15 minuti, avevamo appena fatto in tempo a piazzare le apparecchiature, che improvvisamente salivano delle nubi dal versante est del ghiacciaio, e pochi minuti dopo il cielo incominciava a coprirsi di nubi stratificate, a pochi metri sopra le nostre teste. Il sole basso all'orizzonte non può scaldare molto e quindi non esistono o quasi moti convettivi, lasciando così in prevalenza ogni movimento dell'aria in direzione orizzontale. Quest'aria, tra l'altro sempre molto umida, viaggiando da un fiordo all'altro attraverso queste catene di montagne, subisce sbalzi termici notevoli formando così nubi stratificate a qualsiasi livello.

Nonostante il cattivo tempo riusciamo a sorvolare il fiordo più lungo della Norvegia, il Sognefjord, che da solo misura oltre 220 chilometri, con acque profonde 1200 metri.

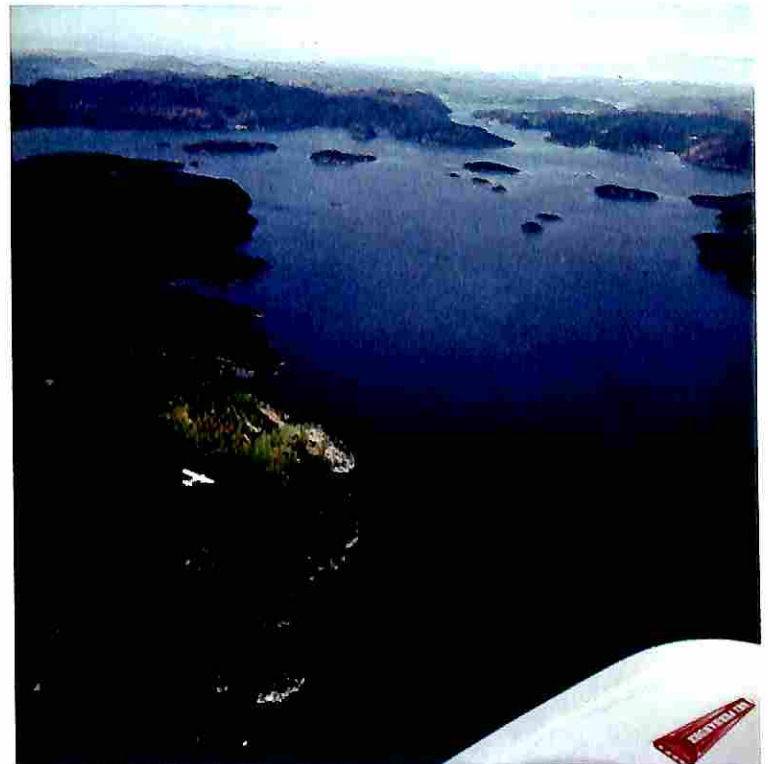
Con le sue pareti a strapiombo sul mare ci obbliga, per prudenza, a indossare i salvagente. Infatti non a caso qui i piloti civili da turismo preferiscono il salvagente dei marinai al paracadute. Bisogna tenere conto che la Norvegia ha oltre 20.000 chilometri di costa frastagliata e inatterrabile.



Il ghiacciaio più lungo dell'Europa continentale lo abbiamo esplorato al ritorno, il 14 giugno, mentre sorvolavamo la zona di Sandane. Possiamo dire che il ghiacciaio di Jostedal è appoggiato sulla sommità di una catena montuosa lunga quasi cento chilometri, tutto a poco più di 1400-2000 metri dal livello del mare. A differenza dei ghiacciai alpini, che hanno quasi sempre un bacino collettore, il ghiacciaio di Jostedal è tutto appoggiato sulle creste della catena montuosa e non presenta molte lingue che scendono a valle.

Sorvolandolo a bassa quota si perde l'occhio alle distanze perchè non vi sono punti di riferimento e nel suo bagliore riflesso dal sole, si perde anche il contatto visivo con l'altro aeroplano che vola a poche decine di metri.

La popolazione è sempre accogliente e gentile, in tutto il viaggio non abbiamo mai trovato un minimo sgarbo, anzi tutte le torri di controllo ci aiutavano con consigli e ci salutavano amichevolmente. All'aeroporto di Florø, quando abbiamo visto il comandante scendere dal suo quadrimotore e dirigersi a piedi verso di noi, ci siamo subito fatti l'esame di coscienza. Invece quell'omone alto quasi due metri voleva salutarci, stringerci la mano e chiacchierare un po' insieme. Dopo averci detto che anche lui aveva fatto il corso per piloti di ghiacciai in Svizzera con Geiger e che i primi collegamenti aerei in Norvegia li aveva fatti con il Pilatus Porter, volando a vista, ci spiegò con molta cura come raggiungere Bergen passando da un fiordo all'alto sul pelo dell'acqua, al di sotto delle nubi.



La novità di sorvolare queste coste per migliaia di chilometri a poche centinaia di metri dal suolo ci incuriosiva molto. Il paesaggio cambia continuamente e la costa sottostante a tratti aveva l'aspetto allegro delle Isole Maldive, con fondali verdi e azzurri, mentre altri tratti diventavano scuri con rocce tutte compatte dall'aspetto molto serio. La costa sud della Norvegia, che si affaccia sul mare di Skagerrak, è tutta piena di laghi e rocce scure, mentre la costa occidentale, e più precisamente quella che si affaccia nella Contea di Sortrondelag, è più frastagliata e circondata da migliaia di isole con mare sorridente e colorato. Questo immenso Paese,

che ha una lunghezza di 2500 chilometri, ha avuto la sua orogenesi diverse centinaia di milioni di anni fa e, dopo il corrugamento Caledoniano, le varie glaciazioni hanno scavato e modellato fiordi e montagne.

Proprio sorvolando la costa che bagna la Contea di Trondelag, ad un certo punto il cielo si apre e il sole ci presenta un tratto di costa che non avremmo mai sperato di trovare. Per un tratto di 20-30 chilometri i segni evidenti di rocce penepianate si presentano sotto i nostri velivoli, lasciandoci stupiti per le loro dimensioni e stupefatti per la loro forma elegante e marcatamente evidente nelle diverse fasi.

Rarissime sulla crosta terrestre, queste forme di rocce non sono riportate su nessuna carta turistica e quindi per noi è stata una piacevole scoperta nonchè una vera sorpresa. Se l'atterraggio sui ghiacciai è stata la fase più semplice rispetto al volo di avvicinamento al Circolo Polare Artico per le condizioni molto proibitive, il rientro è stato quasi drammatico. I temporali si susseguivano uno all'altro e in alcuni tratti, sia prima di arrivare a Sandefjord che in Svezia a Hamstad, la pioggia e le nubi che scendevano sino al suolo rendevano la visibilità orizzontale a zero, tanto da obbligarci a interrompere il volo in condizioni veramente critiche.

La fase più critica di tutto il volo è avvenuta in Germania dopo il decollo de Flensburg. Eravamo quasi arrivati a Mengerlinghausn passando sotto piovvaschi continui e qualche volta anche violenti. Eravamo nei pressi di Kassel e continuava a piovere a dirotto e non vedevamo l'aeroporto perchè era sopra una piccola collina che le nubi ci coprivano e impedivano di trovare. Continuavamo a girare fra «filappere» di nubi e piante sottostanti che non distavano dalle nubi più di 100/150 metri. Finiamo il serbatoio di sinistra e in quello di destra abbiamo forse 15 minuti di benzina. La decisione immediata è di atterrare nel miglior campo disponibile sotto di noi. Comunico all'altro velivolo che noi atterriamo lì sotto. Una leggera virata, non troppo ampia per non allontanarci dal campo avvistato, e sotto una incessante pioggia poso il velivolo su di un campo mezzo inondato, coltivato a rape.

Tutto senza il minimo graffio, né a noi né al velivolo. Pochi minuti dopo, con un perfetto atterraggio, arriva anche l'altro velivolo I-FOSS. I due velivoli sono intatti su questo campo un po' a forma di panettone, al bordo di una strada asfaltata di medio traffico. Chiediamo un passaggio alla prima auto che passa per andare a prendere un po' di benzina al primo distributore sulla strada. Arriva anche una macchina della polizia stradale. Si ferma e chiede se è successo qualche cosa di grave, o per lo meno chiede se abbiamo bisogno di soccorso. Diciamo che tutto è regolare, sentiamo che parla con la centrale via radio e poi ci chiede i passaporti. Nel frattempo arriva il proprietario del terreno, che in un primo tempo, scherzoso, ci chiedeva se volevamo imitare Rust che era atterrato sulla Piazza Rossa, poco dopo però insisteva perchè gli pagassimo i danni. Danni che, anche se irrilevanti, con l'arrivo di una seconda pattuglia della stradale abbiamo preferito pagare subito con 300 Marchi, compreso naturalmente i danni che avremmo fatto al decollo.

Arrivata la benzina e smesso di piovere, le nubi si sono alzate di cento metri. Caricati tutti i bagagli sulle macchine della polizia stradale, prendiamo i velivoli e con un rullaggio che non voleva mai prendere velocità per il fango che si attaccava alle ruote, decolliamo e portiamo i due velivoli al piccolo aeroporto di Mengerlinghausn, dove ci accolgono con pacche sulle spalle come nei film quando i piloti tornano da una missione di guerra. Poco dopo arrivano le due macchine della polizia stradale, che non finiremo mai di ringraziare per l'aiuto datoci, con i nostri amici e i bagagli.

VOLO LIBERO

Organo ufficiale della F.I.V.L.

Via Roma 54
10037 TORRAZZA (TO)

IL PARAPENDIO

Via Frejus 5/6
10098 RIVOLI (TO)

L'AQUILONE

Rivista di Volo Delta e Parapendio

Via Ferrari 33
41100 MODENA

IL VOLO

Periodico bimestrale

Via Camuffo 57
30174 MESTRE - VENEZIA

VOLO LEGGERO

Mensile di Aeronautica Leggera ed Ultraleggera

Via Industriale 21
25086 REZZATO (BS)

ULTRA LIGHT

Periodico mensile

Casella Postale 12105
20120 MILANO



società italiana tecnospazzole s.p.a.

40033 casalechio di reno (bologna) italy - via porrettana, 453 - tel. (051) 571201 - TLX 520179 SITECN-I - telefax (051) 574319

UNA GRANDE MOTO. CAGIVA HA SUPERATO SE STESSA.



Mai vista una 125 così: bella e aggressiva fin dal primo sguardo. Questa Freccia C10 ha molto da dire a chi non si accontenta di una moto qualsiasi: è veramente unica al mondo nella sua classe. Ha un motore eccezionale, curato dal reparto corse Cagiva, incredibilmente potente ed affidabile. Mi ha colpito anche per l'aerodinamicità perfetta e il design d'avanguardia col cupolino che incorpora doppio faro, spoiler, frecce e specchi retrovisori. Ma è impossibile dirvi tutto su questa moto, anche per me che l'ho provata e riprovata in pista. Posso darvi solo un consiglio: provatela anche voi.

Randy Mamola



CAGIVA
FRECCIA C10.
UN'IMPENNATA NELLA CLASSE 125.

CREAZIONI

Vernit

F.lli PREMAZZI

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



Le nostre strutture sono nella loro composizione:
alluminio, cristallo, perspex 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.



Sistema d'arredamento

PAMALTM

- CASA
- NEGOZIO
- UFFICIO
- GIARDINO



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



Atterraggio sui ghiacciai con il sole di mezzanotte

di CESARE BALBIS

Tutto era incominciato alla trattoria «Chez Pierina» di Chamois fra una portata e l'altra di budin e saucisse. Volevamo festeggiare il ventennale del primo altoporto italiano con qualche manifestazione un po' particolare. Il desiderio di posare gli sci dei nostri aerei su ghiacciai o nevai mai visti in precedenza, ci porta a programmare un volo a tappe, con destinazione «ghiacciai del Nord Europa», sino ad incontrare il sole di mezzanotte. Il Circolo Polare Artico, che passa sulla Norvegia, è la nostra meta. Le montagne Caledoniane, chiamate anche le Alpi Scandinave, sono la spina dorsale di tutta la Norvegia e misurano oltre 1500 chilometri, con immensi ghiacciai che in alcuni punti scendono sino al mare. I Piper a disposizione sono due: uno immatricolato italiano I-FOSS, con a bordo Aline Robart e Franco Actis, e l'altro immatricolato svizzero HB-PHX, con il sottoscritto e Piero Cullati. I Piper Cup hanno un motore da 180 cavalli e montano un'elica a passo fisso. Sono molto leggeri e possono essere paragonati a degli ultra leggeri perchè pesano circa 550 Kg con gli sci. Caricano 120 litri di benzina con una autonomia di 4 ore e possono percorrere 500 chilometri. I due posti in tandem rendono l'aereo molto manovrabile e sicuro.

- Aline Robard - Istruttrice di volo e atterraggio in montagna con 3500 ore di volo, è stata allieva del famoso Herman Geiger.
- Franco Actis - 1500 ore di volo e noto per la sua presenza costante nelle manifestazioni aeree di tutta Europa con uno Spitfire.
- Piero Cullati - 1800 ore di volo abilitato IFR pilota e alpinista esperto avendo scalato cime oltre i 7000 metri.
- Cesare Balbis - 4200 ore di volo, istruttore di volo a vela e atterraggio in montagna.

Fissare la data di partenza fu molto semplice anche perchè, dovendo volare solamente di giorno, dovevamo scegliere il mese che avesse le giornate più lunghe e che ci permettesse di raggiungere nel minor tempo possibile il Circolo Polare Artico. Non sono molti 6000 chilometri fatti a tappe, anche se con velivoli pilotati a vista, ma se si incontrano cattive condizioni meteorologiche tutto diventa più difficile e pieno di imprevisti. Mai si sarebbe pensato che quel giugno del 1987 sarebbe stato il più brutto in questi ultimi 43 anni.

Siamo partiti dall'altoporto di Chamois, costruito nel 1967 in Valle d'Aosta a 1850 metri di altitudine, il 6 giugno del 1987 alle ore 9,50. I rifornimenti di benzina sono stati fatti a Stoccarda, Verden e Flensburg il primo giorno.

Goteborg - Oslo - Lesja il secondo giorno. Poi, dopo cinque giorni di tappa forzata per il cattivo tempo, si riparte il 12 per Molde - Namsos - Mo-I-Rana. Due giorni a Mo-I-Rana per studiare i ghiacciai di Hognuv, Okistindan e Svart-Isem.

Le rotte da seguire e gli aeroporti sono stati scelti cercando di fare meno rifornimenti possibili e, quando non era necessario il servizio doganale, aeroporti piccoli anche se privi di radioassistenza. Aeroporti dove c'è meno burocrazia per espletare tutti i servizi di rifornimento, tasse e richieste meteo.

Il rientro in Italia, per le cattive condizioni, ci obbliga ad un giro più lungo: Mo-I-Rana - Kristiansund - Sandane il primo giorno. Floro - Stavanger - Sandefjord il secondo. Halmstad il terzo giorno. Flensburg - Mengeringshausn il quarto. Kassel - Reichelsheim - Heppenheim - Friburgo - Bâle - Gruyère il quinto, e per finire il 21 giugno Gruyère - Aosta.



Da Chamois a Stoccarda il volo non presenta alcuna difficoltà grazie al tempo che è discretamente bello e ci permette di ammirare tutto il paesaggio della Svizzera sino al lago di Costanza. Subito dopo il rifornimento di Stoccarda prendiamo le prime piogge che ci obbligano a volare bassi. Proprio nei pressi dell'aeroporto di Verden troviamo il primo piovasco intenso che ci fa perdere la rotta e ci obbliga a sorvolare un aeroporto militare a poco più di cento metri dal suolo. Al piccolo aeroporto, in erba, di Verden troviamo una strana usanza: tutte le persone che vengono brevettate devono lasciare al bar, appesa sopra al bancone, la loro fotografia con una cravatta.

Arriviamo in serata a Flensburg e ci accorgiamo di essere già saliti notevolmente come latitudine perchè alle 23 era ancora abbastanza chiaro. Ci offrono cena alcuni amici di Aline, anch'essi piloti, uno dei quali, rinomato chirurgo ed espertissimo meccanico, la mattina successiva si alza alle 5 per sistemarci la bussola di bordo, che aveva una notevole deviazione.

La traversata del mare di Kattegat verso la Svezia la facciamo con un tempo piacevole. Dopo Oslo decidiamo di attraversare la Norvegia in diagonale verso l'Oceano Atlantico per uscire sul mare di Molde. Presa la Valle di Gubrandsdalen sotto continui piovaschi, ci dividiamo dall'altro aereo pilotato da Aline e Franco. Arrivati a Bjorli troviamo la valle sbarrata da un muro di nubi a Staü e, non avendo sufficiente benzina per ritornare all'aeroporto di Hamar, decidiamo di atterrare in un prato. Il proprietario del terreno ci viene incontro incredulo ma per nulla eccitato. Dopo averci offerto un caffè nella sua casetta costruita interamente in legno e visitata la Kirke di Lesja del 1748, ci accompagna in albergo dove, con un lungo giro di telefonate, contattiamo Franco e Aline che sono riusciti a passare e si trovano a Molde. Erriva anche una telefonata da parte di una società di elicotteri per offrirci la loro prestazione al fine di rimuovere il nostro aereo; tranquillizzati, non ci cercano più, ma sul giornale dell'indomani ci fanno notare che viene riportato l'accaduto.

Il cattivo tempo ci costringe a una tappa forzata di cinque

giorni e così abbiamo modo di conoscere molte persone del luogo come Mr. Phantomas, che si sta costruendo un magnifico aeroporto in mezzo ad un bosco di sua proprietà e ci lascia trasferire il Piper dal prato di Lesja, da dove decolliamo comunque magnificamente, al suo aeroporto a Bjorli in fase di costruzione, che dista una ventina di chilometri. Conosciamo anche un gruppo di Tamil fuggiti da Sri Lanka e alloggiati nel nostro stesso albergo, e anche a loro facciamo vedere la serie di diapositive delle Alpi Valdostane.

L'arrivo a Mo-I-Rana alle 18,55 del 12 giugno ci consiglia, visto il buon tempo, di non aspettare il giorno dopo per fare la ricognizione dei ghiacciai. Nonostante le ore volate in precedenza, dopo aver rifornito i velivoli e fatto una breve cena, decidiamo di decollare nuovamente alle 22,40 con il sole ancora in cielo per cercare un ghiacciaio atterrabile. Attraversato il lago di Lang, ci dirigiamo verso il gruppo di montagne bene innevate, denominate Høgtuv, che si affacciano sul Mare di Norvegia. Partiamo che è completamente sereno ma dopo 30 minuti di volo il tempo cambia e poco sopra le creste incominciano a formarsi i primi strati di nubi.

Fatto un breve giro di perlustrazione, decido di atterrare sul ghiacciaio più alto del gruppo perchè dalla cima, che offre una discreta piazzuola, possiamo vedere anche il mare. L'atterraggio viene fatto con un forte vento in coda, che sarà stato di 10 o 15 chilometri all'ora ma, data la pendenza del ghiacciaio, possiamo posarci esattamente sulla sommità. Pochi minuti dopo arriva anche l'aereo di Actis e Aline. Con il sole di mezzanotte, sotto un vento gelido, ad una altitudine non superiore ai 1300 metri, scattiamo le fotografie ricordo di un paesaggio incantevole e unico nel suo genere. Ghiacciaio, mare e sole di mezzanotte, tutto in un



fotogramma. Verso ovest abbiamo l'Oceano Atlantico che si confonde con il cielo colorando l'orizzonte di tutti i colori più morbidi dell'arcobaleno, sino ad arrivare sotto la nostra montagna con due lunghe lingue blu cupo per segnalarci i fiordi di Sjona e Melf. Verso sud, con il sole alle spalle, tutta la Norvegia illuminata da un sole pallido ci fa sentire più alti, alti come nelle nostre Alpi, anche se siamo solamente a 1228 metri. A sud-est, verso i confini della Svezia, si vede il gruppo di montagne dell'Okistindan (metri 1915) con i suoi ghiacciai, (La montagna più alta della Norvegia si trova più a sud nel massiccio dello Jotunheim e misura 2481 metri). Mentre a nord una nuova perturbazione in arrivo rende il cielo scuro e

Ancora sulla «deregolazione»

a cura di DANILO SPELTA

Da un certo tempo si va sviluppando, almeno nelle nazioni più civili, la tendenza a ridurre l'intromissione dello stato nella vita dei cittadini, sotto tutti i profili che non comportino pericolo per la sopravvivenza dello stato stesso o per la civile convivenza. Senza andare a scomodare la perestroika di Gorbaciov o la deregulation di Reagan, è evidente anche a livello spicciolo che quando il «pubblico» rinuncia a qualche sua più o meno storica prerogativa o funzione, il «privato» lo surroga immediatamente e di solito con vantaggio per tutti.

Perfino in Italia sono state avanzate, anche ad alto livello, proposte su questa linea di pensiero, quale quella di una liberalizzazione delle forme di previdenza, o più recentemente dell'affidamento a privati di parte dei servizi postali. Sembra quasi che i tempi possano essere maturi per introdurre un poco di «deregolazione» anche nell'ambiente e nelle procedure aeronautiche, che ne hanno certo un acuto bisogno.

Proviamo infatti ad immaginare un automobilista che, dopo essersi comprato una Panda, per poterla immatricolare debba richiederne l'ispezione da parte di un ingegnere della Motorizzazione e, sotto il controllo di tale ingegnere, effettuare alcuni giri dell'isolato per verificarne le prestazioni. Se l'ingegnere è soddisfatto, l'aspirante automobilista attende poi alcuni mesi perchè il PRA gli rilasci un documento di circolazione; quando questo arriva, il poveretto stipula un contratto di assicurazione e va a farselo vistare in Prefettura; se decide di farsi un viaggetto con la sua vettura, eccolo che, appena giunto a destinazione, si reca in apposito ufficio a presentare i documenti della vettura ed i suoi personali, ciò che del resto ha già fatto se lungo la strada si è fermato a rifornirsi. Ogni anno, poi, sottopone la sua vettura ad una revisione presso un'officina certificata e fa constatare la cosa, mediante visita e dimostrazione su strada, al solito ingegnere della motorizzazione. Per poter guidare la vettura, ogni anno, od ogni sei mesi se non più giovane, si sottopone ad apposita visita medica, completa di buona dose di radiazioni ionizzanti, in un luogo rigorosamente distante dalla sua residenza, in modo da dover perdere almeno un giorno di lavoro.

Descritte così, le perizie del nostro ipotetico automobilista presentano risvolti kafkiani, ma esattamente tali se non peggiori sono le difficoltà che attendono ogni incauto pilota o proprietario di velivolo; sorvoliamo, per carità di patria, sul fatto che l'entrare in tali categorie lo introduca automaticamente nella schiera dei presunti evasori fiscali.

Non credo che la normativa in vigore in campo aeronautico nasca da una deliberata volontà di scoraggiare l'attività di volo; semplicemente, le leggi ed i regolamenti in materia sono stati formulati in un tempo in cui, se da una parte volare era valere, dall'altra si temeva che gli aeromobili ed i piloti, se non sottoposti a stringenti controlli, potessero essere utilizzati in chissà quali attività sovversive.

Peccato solo che, in più di mezzo secolo, si sia continuato ad applicare bovamente la normativa in vigore, talvolta anzi complicandola ove possibile, senza che mai ci si chiedesse se tale normativa era effettivamente consona ed adeguata ai tempi, o se non fosse il caso di aggiornarla rinunciando all'osservanza del «bollo tondo».

Se si osserva la realtà con occhi non prevenuti, è evidente per chiunque che molti degli adempimenti e dei controlli doverosi per aeromobili e piloti in servizio pubblico passeggeri o merci sono invece non solo vessatori, ma del tutto inutili se applicati al volo privato di diporto. Liberando inoltre gli Enti aeronautici dalle incombe superflue, essi potrebbero dedicarsi con maggiore impegno, e ci si augura con migliori risultati, alle cose veramente importanti.

Quelli che seguono sono solo alcuni esempi di possibilità di deregolazione; non dispongo di soluzioni belle e pronte, ma mi auguro di sollecitare un certo interesse, senza il quale nessun risultato è possibile. Preciso, a scanso di equivoci, che le opinioni espresse sono esclusivamente mie personali e non devono essere riferite allo stampatore od agli organizzatori del convegno.

Aggiungo una nota di sconforto: ai primi di agosto '88, la stampa ha pubblicato notizie secondo cui, sull'onda dell'emozione per alcuni incidenti mortali che avevano coinvolto dei deltaplanisti, senza alcun danno a terzi, si vorrebbe emanare il regolamento dell'ormai annosa legge sugli ultraleggeri; purtroppo, stando alle notizie di stampa, tale regolamento prevederebbe la certificazione dei deltaplani ed apposito brevetto, completo di visite mediche periodiche, per i deltaplanisti. Se tanto mi dà tanto, non c'è da stare allegri nemmeno per i cultori del volo «non libero», comunque proviamo ad esporre le nostre aspirazioni.

OMOLOGAZIONI

Salvo che per le costruzioni amatoriali, gli aeromobili da immatricolare in Italia devono essere preventivamente omologati come tipo dal R.A.I. con spese non certo trascurabili (cito la recente richiesta di un fondo di 9 milioni per l'omologazione di un motoaliante). Tali spese, se non sono sostenute direttamente dall'acquirente, gli vengono comunque caricate in qualche modo dal costruttore del mezzo; molto spesso, inoltre, i costruttori non ritengono il mercato italiano quantitativamente interessante per affrontare tali spese.

Se un accurato (spero) controllo tecnico può essere giustificato per un aeromobile «nuovo», diviene invece incomprensibile quando si impone di applicarlo ad aeromobili già verificati da corrispondenti enti stranieri, e dei quali magari sono già in attività decine o centinaia di esemplari.

Non pretendo che si conceda cieca fiducia ai registri del Benin o dell'Alto Volta (nulla di personale contro i due paesi), ma mi sembrerebbe del tutto normale riconoscere che l'LBA o la FAA dispongano dell'esperienza, delle procedure e del personale perfettamente idonei a stabilire se un certo aeromobile è o non è in grado di stare per aria in sicurezza.

IMMATRICOLAZIONI E PASSAGGI DI PROPRIETÀ

Non dispondo di dati aggiornati, ma ritengo che le immatricolazioni ed i passaggi di proprietà di aeromobili in Italia non superino il centinaio all'anno; nonostante ciò, una pratica che non sia accompagnata da particolari raccomandazioni o da fervide visite personali presso il R.A.N. non viene perfezionata in meno di qualche mese, a fronte di un lavoro che una persona di normali attitudini lavorative svolge in non più di una mezza giornata. Aggiungiamo il fatto che, a pochi mesi di distanza, per due o più pratiche simili vengono ogni volta richiesti documenti diversi, e sempre più numerosi, e che spesso e volentieri un documento viene dichiarato (sempre verbalmente e mai per iscritto) come «smarrito» o «non pervenuto», salvo vederlo poi emergere come per magia al momento di una visita in loco.

Io credo che, a parità di contributi dei richiedenti e con notevole risparmio delle spese statali, più di un serio notaio sarebbe disposto ad assumersi l'onere di garantire in modo efficiente la tenuta del R.A.N. Se, come probabile, questa soluzione apparisse troppo funzionale, si potrebbe almeno chiedere la pubblicazione di una circolare che chiarisse definitivamente quali sono i documenti necessari per l'immatricolazione, ponendo termine allo stillicidio di richieste discrezionali dei funzionari.

LICENZE DI STAZIONE RADIO

Mi pare che in materia si sia rimasti ai tempi di Marconi, con il balletto postale della licenza di stazione radio che, ogni anno, viene restituita dal ministero PPTT appena in tempo per poterla rispedire richiedendone il rinnovo. Visto che le radio aeronautiche non sono idonee alla diffusione di notizie atte a turbare l'ordine pubblico, visto che se qualcuno volesse usarle per disturbare le comunicazioni in volo non si premurerebbe certo di richiedere apposita licenza, visto ancora che la radio a bordo è non solo obbligatoria, ma deve essere di modello certificato, la miglior cosa da fare mi sembra quella di considerarla alla pari di qualunque altro strumento di bordo, abolendo del tutto licenza e rinnovi.

Oltre tutto, ci sarebbe anche un bel risparmio di tempo e denaro per il ministero delle PPTT, che così magari potrebbe dedicarsi con più alacrità al recapito della corrispondenza.

NOTE DI ASSICURAZIONE

Giustissimo l'obbligo di assicurazione R.C. per gli aeromobili, ed anzi ancora troppo bassi i massimali di legge; a livello di rapina i premi applicati in Italia, ma qui per una volta accuso i privati (Compagnie) e non lo stato. Quel che non capisco è l'obbligo di far vistare la nota azzurra; forse che mai qualcuno ha pensato di imporre un visto sul tagliando delle autovetture?

REVISIONI ANNUALI

Secondo la mia esperienza, il controllo annuale da parte del R.A.I. non è di tipo tecnico (quale quello dell'LBA) ma quasi esclusivamente burocratico, limitato cioè alla verifica della regolarità dei papiri, il che a volte porta a risultati penosi. Posso citare ad esempio il caso della contestazione, da parte del funzionario del R.A.I., dell'avvenuta applicazione di una T.N. di un costruttore di alianti, sulla base del fatto che tale T.N., al momento del rinnovo C.N., non era ancora stata recepita in una P.A. italiana; per la cronaca, si trattava di una T.N. ad applicazione immediata (pericolo di flutter), poi recepita e trasformata in P.A. dal R.A.I. con più di un anno di ritardo; in tutta la faccenda, la cosa più triste è che il funzionario seguiva un ragionamento ineccepibile dal punto di vista formale; soltanto il pilota/proprietario non era disponibile, per ossequio ai bolli tondi del R.A.I., a rischiare la pelle su un mezzo che il costruttore aveva dichiarato non sicuro senza previa ispezione ed eventuale modifica.

Ricordo un altro rinnovo di C.N. di aliante, brillantemente deliberato dopo alcune ore di controllo documenti, e con il mezzo smontato e chiuso nel carrello.

Mentre spero ardentemente che i controlli tecnici sugli aerei di linea siano invece effettivamente praticati, avanzerei due proposte per gli aeromobili non destinati al servizio pubblico od al noleggio:

- 1) prolungare a due o tre anni l'intervallo tra le revisioni «ufficiali» (è impensabile che il pilota/proprietario non si preoccupi di effettuare i controlli previsti dal flight manual).
- 2) Riconoscere la validità della revisione effettuata da officina certificata, e da questa annotata sul C.N., senza più coinvolgere il R.A.I. Sulla stessa linea, si potrebbe rinunciare a visita e visto del R.A.I. in caso di incidenti gravi.

BREVETTI, LICENZE E VISITE MEDICHE

In tema di brevetti, il progresso ha influito in maniera negativa, ad esempio imponendo la pratica del volo strumentale per ottenere il brevetto di terzo grado; se ciò può anche essere giusto per un pilota di linea, appare incomprensibile se imposto a chi vuole trainare striscioni o (forse domani) alianti.

Per poter insegnare il volo a vela, oggi, si richiede la frequenza ad apposito corso di abilitazione e la qualifica di trainatore, cioè il secondo grado a motore; tutto bene per chi ne fa una professione, ma così molti piccoli club volovelistici non possono avvalersi dell'opera gratuita di volovelisti di grande esperienza e magari di buone capacità di insegnamento, che però non hanno voglia, tempo e soldi per conseguire il brevetto di secondo grado e la licenza di istruttore.

Visto che l'idoneità dei brevettandi viene comunque accertata con esami teorici e pratici da parte di pubblici funzionari, perchè non accettare anche noi i «benevole» di francese memoria?

Quanto alle visite mediche, credo che l'attuale sistema abbia come unica funzione quella di mantenere in vita gli istituti medico-legali dell'aeronautica, con relativo organico di ufficiali altrimenti inutili e con relativi acquisti di materiale tangenziale.

Visto che con una visita medica ogni dieci anni presso un'autoscuola si è ritenuti clinicamente idonei a condurre per le strade (ancora oggi più affollate dei cieli) un veicolo pesante tre tannellate e mezza e con otto passeggeri a bordo, non c'è motivo di mantenere regole più severe per la condotta privata di aeromobili, che oggettivamente hanno ben minori possibilità di provocare danni a terzi.

AERO CLUB D'ITALIA

Da qualche tempo, l'Ae. C.I. stampa e diffonde tra i soci un suo notiziario; l'iniziativa appare lodevole soprattutto dal punto di vista dell'Ae.C.I. stesso, della cui permanenza in vita ben pochi, senza il notiziario, si sarebbero accorti; ora invece non solo disponiamo di una completa galleria fotografica con i ritratti dei suoi esponenti, ma veniamo perfino edotti del fatto che i contributi pubblici erogati a tale ente non possono servire alle finalità di diffusione del volo, in quanto bastano sì e no a pagare i costi del personale, presumibilmente tutto impegnato a redigere il notiziario a colori.

Non intendo esprimere critiche al Presidente ed al Consiglio in carica né ai loro predecessori, che probabilmente vedono ed hanno visto i loro buoni propositi scontrarsi con le lentezze e le inefficienze di un organismo vecchio e pachidermico; mi permetto però di esprimere l'opinione che la promozione del volo, ormai da tempo, viene svolta essenzialmente dagli Aero Club locali e semmai dalle varie Commissioni, formate in maggioranza da membri esterni all'Ae.C.I.

Sono personalmente convinto che quando un Ente arriva al punto da avere difficoltà a mantenere se stesso, la cosa più salutare è scioglierlo.

Gli Aero Club locali, riunendosi in un'associazione non gravata di personale da mantenere, potrebbero benissimo definire i calendari sportivi e degnamente rappresentare il volo italiano nei consessi internazionali.

Per quanto riguarda i contributi pubblici, proporrei di abolirli del tutto sostituendoli con una forma di esenzione degli Aero Club locali dall'IVA sugli acquisti di aeromobili e di carburanti; si avrebbe così una più o meno equa correlazione tra l'attività svolta ed i benefici fiscali ricevuti, eliminando i costi della distribuzione dei contributi stessi e di mantenimento dell'Ae.C.I.; credo che un sistema del genere porterebbe sia ad un aumento delle entrate degli Aero Club periferici che ad una riduzione dei costi per lo stato.

Quale futuro per le Associazioni?

Caro Scavino,

vorrei poterti scrivere di tante insegne sportive conseguite, di tante belle ore di volo a vela ed invece pare che tutto ciò verrà vanificato dalle ultime disposizioni dell'Ae.C.I.

Ti scrivo per avere lumi sul futuro delle Associazioni e Club aggregati all'Aero Club Centrale dopo la revoca della deroga all'art. 7.1.2.N del Regolamento Sportivo Nazionale. Pare, se ho ben capito, che tutti i volovelisti in possesso di Licenza FAI debbano essere iscritti ad un Aero Club «Federato» all'Ae.C.I. per veder confermata la propria tessera, siamo quindi arrivati all'assurdo che i soci dovranno pagare due quote associative, una all'Associazione ed una all'Aero Club, e tutto ciò dopo che l'Associazione ha regolarmente pagato il milione di aggregazione all'Ae.C.I.

Questo è un modo come un altro per dire che si vuol chiudere i club minori a dispetto della tanto osannata volontà di aumentare il numero dei volovelisti della base.

Scusami per questo sfogo da «rivolta di Abele» e credimi sinceramente tuo,

FRANCO VIGNUDA

Caro Vignuda, non sono in grado di fornirti «lumi» sulla questione, anche perchè occorre sapere le ragioni che hanno indotto il Consiglio Federale dell'Aero Club d'Italia a deliberare in tal senso. Il che non è certamente una cosa facile in quanto il nostro Consigliere di Specialità osserva uno scrupoloso quanto ingiustificato silenzio e l'Ae.C.I. non usa dare precisazioni e quel poco che si sa lo si apprende da qualche verbale di assemblea, distribuito ovviamente dopo molti mesi dall'avvenimento.

Sarei anch'io curioso di conoscere il distinguo tra i corpi armati dello Stato e le Associazioni con personalità giuridica riconosciuta. Forse perchè i primi sono armati?

Occorre anche tenere presente che la stessa F.A.I. annovera membri di diritto e membri aggregati e sia tra i primi che tra i secondi compaiono diverse Federazioni, Confederazioni e Associazioni.

Ti prego, comunque, di farmi sapere come andrà a finire, in quanto lo stesso problema riguarda altre Associazioni e non sarei sorpreso se si trattasse solo di una questione di tangenti, pardon, volevo dire quote sociali.

Continua la rivolta di Abele!

Ciao, tuo RENZO SCAVINO



AERO CLUB D'ITALIA

Ente di diritto pubblico
Membro della
Federazione Aeronautica Internazionale (FAI)
Federato al CONI



Prot. N° S/VV/lp 20133

19 SET 1988
Roma, Il

Oggetto: Informazioni.

c/o Dott.Ing.Aldo RIZZANI
Ass.VOLOVELISTICA RIVOLI OSOPPO
Via Umberto I, n.30
33038 - S.DANIELE DEL FRIULI - UD
A.V.R.O.
ASS.VOLOVELISTICA RIVOLI OSOPPO
Via Umberto I, n.30
33038 - S.DANIELE DEL FRIULI - UD

In riferimento alla lettera del 9 settembre u.s., si informa la S.V. che il Consiglio Federale dell'Aero Club d'Italia, in base a quanto stabilito dall'art.7.1.2.N del Regolamento Sportivo Nazionale, ha deliberato di non concedere la Licenza Sportiva F.A.I. a coloro i quali non sono soci di un Aero Club federato ad eccezione degli sportivi appartenenti a corpi Armati dello Stato.

Pertanto a datare dal 1° gennaio 1988 é stata revocata la deroga, alla norma suddetta, concessa negli anni scorsi.

Si prega di scusare il disagio che non ha consentito alla S.V. di venire a conoscenza in tempi brevi della suddetta disposizione.

Distinti saluti.

IL DIRETTORE GENERALE
(Mario DE PAOLIS)



RACCOMANDATA R.R.

AVRO Associazione Volovelistica Rivoli Osoppo

N. 38479 Rep. Notaro Maraschi
33038 SAN DANIELE DEL FRIULI
Via Umberto 1° 30

Spettabile

AERO CLUB D'ITALIA
Viale Maresciallo Pilsudski, 124

00197 - R O M A

e, p.c. Dott.ing.ALDO RIZZANI

e, p.c. RIVISTA VOLO A VELA

OGGETTO: Risposta a Vostra S/VV/Lr 20138 di protocollo del 19 Settembre 1988.

Con riferimento all'oggetto ed alla nostra del 10/5/88 si fa rilevare quanto segue:

- 1°) I Soci Aldo Rizzani, Francesco Rizzani, Pittini Giovanni, D'Aronco Giovanni Battista, Vignuda Carlo e Vignuda Franco pagano regolarmente la quota associativa all'Ae.C.I. presso l'AeroClub di Gorizia, e Voi avete il do-vere di saperlo, e vedono quindi lesi i propri diritti da questo Vostro singolare modo di procedere.
- 2°) L'Associazione Volovelistica Rivoli di Osoppo ha sempre regolarmente pagato la quota annuale di aggregazione all'Ae.C.I. ma non ha avuto ancora la possibilità di conoscere ne' lo Statuto che regola tale aggregazione ne' tantomeno viene tenuta al corrente di revoche e deroghe dello stesso.
- 3°) L'Associazione Volovelistica Rivoli di Osoppo non ha mai chiesto all'Ae.C.I. aiuti per lo svolgimento della propria attività che viene interamente finanziata dai Soci, presenta un bilancio attivo e propone costi ora volo e quote associative perfettamente allineati con quelli degli Aero Club Federati.

A questo punto viene spontaneo allo scrivente riflettere se sia o no il caso di aggregarsi ancora per il futuro all'Ae.C.I. visto che anche l'unica motivazione che lo giustificava viene a mancare, ed ancora ricordare le parole del presidente dell'Ae.C.I. in uno degli ultimi briefing di Bologna, quando auspicava la crescita di tutti i Club e le associazioni per lo sviluppo del volo a vela in Italia e confrontarle con l'orientamento attuale, per dover amaramente constatare che, come sempre in Italia, viene punito chi, con spirito di iniziativa, ottiene risultati confrontabili con quelli ottenuti dalle strutture pubbliche.

In conclusione lo scrivente esige, come suo diritto, chiarimenti riguardanti i primi due punti citati onde prevedere le opportune azioni per il proseguimento della propria attività.

A V R O

Assoc.Volovelistica Rivoli Osoppo
(Franco Vignuda)

Libri per volovelisti e appassionati di aviazione

a cura di SMILIAN CIBIC

GERMANIA E AUSTRIA

A volte mi domando chi me lo faccia fare, a me fuori zona e fuori età, di agitarmi per uno sport che finisco col riuscire a praticare così poco e dal quale ho in compenso un sacco di impegni e fastidi.

Poi passo qualche settimana in giro per campionati e, se pure torno a casa un po' deluso per tante cose che non girano o che non girano come mi sembrerebbe giusto, mi sento arricchito per aver passato il tempo con tanti bei personaggi, giovani che mi fanno dimenticare l'età, saggi e competenti dai quali imparo tante cose, tipi un po' strani che danno quel pizzico di sapore ed interesse in più ad un'attività già varia di per sé. E concludo che il volo a vela è veramente ricco di gente che merita di essere conosciuta e di passarci del tempo insieme.

Tra le tante persone che i campi di volo mi hanno fatto conoscere, Peter Selinger occupa un posto di primissima fila. Come faccia un uomo che ha un'attività professionale importante, del tutto estranea al volo, a trovare il tempo per essere uno dei migliori fotografi di aliante (vedi copertine riviste di mezzo mondo e le foto di maggior prestigio utilizzate dai costruttori), un giornalista che scrive su argomenti tecnici di grande interesse, un autore e coordinatore di libri di argomento aeronautico non solo volovelistico, un ordinatore di un archivio ricchissimo, è per me un mistero. E lo è ancora di più la sua disponibilità, schiva quanto generosa, a scambiare idee, a fornire disinteressatamente notizie, fotografie, libri e curiosità (per esempio una chicca come un nastro con l'intervista con una vecchietta testimone oculare dell'incidente mortale di Lilienthal del 1986).

L'occasione per queste riflessioni mi viene data da tre libri che mi trovo davanti, due appena consultati per una breve chiacchierata tecnica, il terzo arrivato questa mattina. Non so quanti hanno un'idea di quanto sia penoso, almeno per un disordinato come me, tenere un archivio aggiornato anche sul solo argomento aliante. Ore di smistamento di cataloghi dei costruttori, di stralcio e selezione di articoli di riviste, di pubblicazioni varie e, dopo qualche tempo, l'inevitabile caos, che richiede un importante lavoro di riordino, per poi ritrovarsi dopo non molto al punto di prima. Ebbene, ho scoperto (tardi!) che buona parte delle notizie e dei dati che mi servono sono contenuti in due dei libri citati. Il primo è «Segelflugzeuge», scritto da Selinger, e riguarda la storia e la produzione di Martin Schempp-Hirth, a partire dal 1935 fino al 1985 (fino al Discus compreso, tanto per intenderci; la prima edizione del 1978 arriva al Nimbus 2 ed al Mini-Nimbus).

Sono più di trecento pagine dense di notizie e di dati (acquisiti di prima mano con l'assiduo contatto dell'autore con i protagonisti della storia), con 350 fotografie, di cui una ventina a colori, e una quantità di disegni e tabelle, il tutto in ricca veste tipografica, che dovrebbero interessare ogni volovelista, ed a maggior ragione i possessori degli aliante trattati (c'è tra l'altro l'elenco completo degli esemplari prodotti con i relativi acquirenti).

Il secondo è «Rhoensegler - Alexander Schleicher's Segelflugzeuge und Motorsegler 1951-1987» (Aliante e Motoaliante di Alexander Schleicher 1951-1987), edizione tedesca del libro dei francesi Ferriere integrato da Selinger, particolarmente appassionato a questo tipo di ricerche, con la

storia della Schleicher dal 1927 al 1945, nonché con una parte riguardante la produzione più recente (ASW 22B, ASH 25, ASW 24). Molto interessante in quest'ultima parte il capitolo sullo sviluppo dell'ASW 24, sia per quanto riguarda la parte aerodinamica che per quella dei materiali e costruttiva. Di estremo interesse anche le tabelle dei profili impiegati dal '51 ad oggi. Con le quasi duecento pagine e le numerosissime fotografie e tabelle anche questo è un libro che dovrebbe trovare posto nella biblioteca di un volovelista serio, obbligatoriamente se vola su un aliante Schleicher. Entrambi i libri, del costo rispettivamente di 64 e 69 DM, sono editi dalla Motorbuch Verlag, Postfach 13 70, 7000 Stuttgart 1, B.R.D.

Il terzo dei libri citati, «Technik an meinem Lebensweg» (La tecnica nel corso della mia vita) è l'autobiografia, coordinata da Selinger, di una signora novantenne, figlia di un costruttore di Zeppelin, che ha lavorato una vita come ingegnere aeronautico. Si è occupata principalmente di problemi strutturali, in particolare del dimensionamento dei longheroni e di problemi di flutter, per i quali ha escogitato l'equilibratura statica delle superfici mobili.

Il libro, di grande interesse per chi si occupa di storia e di costruzioni, è edito da H. Weishaupt Verlag, Postfach 29, A-8047 Graz, Austria.

SVEZIA

Sarà perché il clima nordico li costringe a passare molto più tempo al coperto, ma è un fatto che i volovelisti svedesi scrivono molto più dei nostri.

Hanno una bella rivista, «Segelflyg sport», che esce trimestralmente con una sessantina di pagine, quasi tutte originali, ed ora hanno anche preparato un bell'annuario 1987, alla compilazione del quale hanno collaborato una cinquantina di persone.

Si tratta di «Segelflyg 87», in formato 21 x 21 cm di un centinaio di pagine, ricco di notizie, foto e illustrazioni, che dà un quadro molto esauriente del volo a vela svedese.

Si apprende come prima cosa come il volo a vela svedese è riuscito faticosamente a costituirsi in Federazione Svedese Volo a Vela inquadrata nell'Aero Club nazionale ma indipendentemente dal punto di vista organizzativo ed economico.

Dei 447 aliante e 58 motoaliante operanti in Svezia c'è una tabella riassuntiva, con gli esemplari e le caratteristiche principali per tipo: di ciascun tipo viene inoltre fornita una sintetica descrizione. Interessante il fatto che dei 151 biposti, solo 16 sono in vetroresina, il resto essendo costituito quasi esclusivamente di Bergfalke III.

Di ciascuno degli 84 club (ricordiamo che la Svezia ha poco più di 8 milioni di abitanti, per cui c'è un club per ogni centomila abitanti!) vengono date notizie riguardanti le infrastrutture, i mezzi, l'attività.

Una quantità di altre notizie, riguardanti risultati di gare, primati, indirizzi, sono di interesse principalmente svedese e completano una pubblicazione che, paragonata con i soli altri annuari a nostra conoscenza, inglese ed australiano, è più «libro» e destinata a mantenere interesse nel tempo.

Chi fosse interessato può richiedere l'annuario a: SSF, Box 460 43, S-400 35 Goeteborg, Sweden.

Il barografo Replogle



Questo barografo è insolitamente piccolo e leggero, dato che pesa meno di un chilogrammo e le sue dimensioni sono circa la metà di quelle degli altri barografi meccanici.

Nell'impostazione del progetto è stato posto l'accento sulla praticità d'uso, assieme all'assenza di orpelli, di superlative finiture e di necessità di regolazioni, tutto ciò allo scopo di contenere quanto più possibile i costi.

Questa filosofia di progetto, grazie anche all'uso pionieristico delle cartine sensibili a pressione, ha permesso di centrare pienamente l'obiettivo previsto. La traccia è permanente, sottile ma precisa e facile da leggere. La durata nominale della cartina è di 4 ore, tuttavia è possibile riscrivere sulla stessa cartina, senza perdita di traccia, nel corso di voli più lunghi. Il meccanismo ad orologeria viene caricato dall'esterno e la carica dura 30 ore.

La punta scrivente è costruita con acciaio da utensili, temprato e lucidato e non dovrebbe mai richiedere affilatura.

Modalità d'uso

L'approntamento di questo barografo richiede 5 minuti in linea di volo. Innanzitutto occorre rimuovere il dado di fissaggio ed il tamburo. Si applica, quindi, verticalmente sul tamburo una striscia di nastro bi-adesivo. La cartina viene applicata muovendosi in direzione antioraria (guardando il tamburo dall'alto) in modo che il bordo destro si trovi in corrispondenza della mezzeria del nastro bi-adesivo, mentre il bordo sinistro, dopo avere avvolto strettamente la cartina stessa sul tamburo, si deve sovrapporre appena al destro. Il nastro bi-adesivo non deve essere riutilizzato. La cartina usata può essere rimossa con un movimento lento ma deciso. Il barografo può essere sigillato inserendo un filo metallico nel foro della spina di chiusura ed applicando una piombatura.

Curva di calibrazione

Le graduazioni stampate sulle cartine sensibili a pressione devono essere considerate soltanto come riferimenti. La curva di calibrazione fornita in dotazione è un grafico della distanza dello stilo scrivente dallo stilo di riferimento ad ogni quota-pressione, rappresentato come una salita. Per determinare la quota calibrata di ciascun punto del barogramma, si misura la distanza verticale del punto dalla linea di riferimento; si riporta, quindi, questa distanza sulla curva di calibrazione e si individua un punto al quale corrisponde una quota letta

sull'asse orizzontale. La procedura deve essere applicata a due punti nel caso si voglia stabilire un guadagno di quota.

Installazione

L'unità deve essere montata saldamente, specie se si trova dietro la testa del pilota, in modo che non diventi un pericoloso proiettile in caso di incidente; non è necessario, d'altra parte, usare un supporto ammortizzato.

Noi suggeriamo di adottare un tipo di installazione che fornisca un adeguato sostegno laterale: ciò può essere ottenuto mediante una base di compensato con quattro fori di alloggiamento per i piedini dello strumento o con un incavo profilato come la parte inferiore del barografo. L'unità può quindi essere fissata con una cinghia che passi attraverso la maniglia; la cinghia non deve essere troppo tesa, in modo da evitare deformazioni della carcassa dello strumento.

Manutenzione

Lo strumento dovrebbe essere tenuto quanto più possibile lontano dalla polvere: noi consigliamo di conservare la scatola originale per porvi il barografo. Ci si assicuri che il meccanismo sia fermo e si tenga una cartina montata sul tamburo, in modo che se la punta scrivente viene lasciata accidentalmente in contatto con il tamburo essa non rimbalzi ed incida la superficie metallica non ricoperta.

Attenzione. Tutti i barografi sono notoriamente soggetti ad «errori di utilizzazione», dato che sono strumenti il cui impiego corretto e sicuro richiede un certo grado di addestramento. Questi errori possono essere scongiurati usando abitualmente lo strumento durante i voli di allenamento, migliorando così la propria tecnica ed acquisendo confidenza.

Così facendo, non soltanto si elimineranno gli errori durante i voli «importanti», ma si noterà che il barogramma costituisce una meravigliosa testimonianza del volo effettuato e che studiandolo si potrà migliorare la propria tecnica di veleggiamento.

Se la temperatura ambiente è molto alta o molto bassa è opportuno usare due strisce di carta bi-adesiva: grandi escursioni di temperatura o di umidità tendono ad alterare le dimensioni della cartina sottoponendola, in qualche caso, a tensioni elevate.

Ulteriori notizie possono essere richieste alla nostra Redazione.

AERO REVUE

Nr. 9/1988

K 2351 E
aerokurier

Flugsportzeitung

5 / 1988

Österreichische Luftfahrtzeitschrift

30. Juni 1988

17. Jahrgang

SOARING PILOT

First Edition Issue January/February 1988 \$3.50

37. Jahrgang, Nr. 7/8

öS 35,—

P.b.b. Verlagspostamt 7061 Trausdorf
Redaktion: A-1040 Wien, POB 57

AUGUST 1988

austroflug

Queste le testate delle principali riviste straniere che scrivono di volo a vela, dalle quali ci capita di attingere notizie per la nostra attività dilettantistica.

Coloro che desiderassero abbonarsi possono farlo direttamente oppure rivolgersi alle principali Librerie Internazionali.

Possono rivolgersi anche alla nostra Redazione, ma in questo caso l'abbonamento deve intendersi solo per anno solare e costa di più in quanto non appena ci pervengono le riviste, le inoltriamo all'abbonato a mezzo stampe raccomandate, per un più sicuro ricevimento.

SAILPLANE AND GLIDING

April-May 1988

£1.60

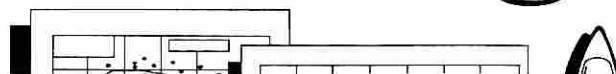
SOARING

SEPTEMBER 1988

\$2.50

Number 2

Technical Soaring



Australian Gliding

Official journal of the Gliding Federation of Australia.

Address: Box 1650 GPO, Adelaide, South Australia 5001

AVIASPORT

NEW ZEALAND

GLIDING KIWI

VOL A VOILE

M A G A Z I N E



Nell'area dell'informatica e degli elaboratori elettronici svolge un ruolo di primissimo piano la Unisys, la Società sorta nel 1986 dalla fusione di due Società da sempre protagoniste in questa stessa area, e cioè la Sperry e la Burroughs.

Con un fatturato annuo di circa 10 miliardi di dollari, la Unisys è infatti tra le maggiori Società che in tutto il mondo progettano, producono e vendono sistemi per l'elaborazione dei dati, dai più compatti personal computer ai più potenti elaboratori elettronici.

Gli investimenti in ricerca e sviluppo superano il miliardo di dollari, e più del 75% del fatturato proviene dall'area dei sistemi informativi avanzati e dei relativi servizi, mentre il restante 25% proviene dal settore dei sistemi per la difesa.

Nel complesso, la Unisys opera in 123 nazioni con 96.000 dipendenti, ed ha un parco macchine installato del valore superiore a 30 miliardi di dollari.

La fusione tra Burroughs e Sperry rappresenta la più grande operazione del genere che si sia mai verificata nel settore dell'informatica, ed è al tempo stesso una delle maggiori fusioni di tutti i tempi e di tutti i settori industriali. Inoltre, a differenza delle precedenti fusioni avvenute tra società d'informatica, la Unisys nasce dall'unione di due Società di successo e in espansione, classificate tra le prime 100 aziende industriali degli Stati Uniti, entrambe con una lunga tradizione di innovazioni e di qualità in uno dei settori industriali più esigenti e difficili.

Le dimensioni complessive, la gamma dei prodotti, le innovazioni tecnologiche e la forza finanziaria fanno della Unisys una nuova realtà di primo piano nell'area dell'informatica.

Con i prodotti la Unisys è in grado di soddisfare qualsiasi esigenza applicativa: nei grandi sistemi con la Serie 1100 e la Serie A, nei medi sistemi con la Serie 80, nei sistemi dipartimentali con le Serie 5000, 6000 e 7000

e infine nei microsistemi con i sistemi distribuiti BTOS e con le Personal Workstation².

La Unisys Italia S.p.A. ha la sua sede centrale a Milano, nel nuovo complesso di Via Benigno Crespi 57, mentre le strutture commerciali e di assistenza tecnica ed applicativa coprono tutto il territorio nazionale, con filiali ed uffici dislocati a Milano, Torino, Genova, Padova, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Bari, Palermo e Cagliari.

Con circa 1000 dipendenti ed un fatturato superiore ai 360 miliardi su base annua, la Unisys presenta in Italia una struttura organizzata per Divisioni, nelle aree Commercio e Industria, Enti Pubblici, Finanza e Microinformatica.

UNISYS

Unisys Italia S.p.A.
20159 Milano - Via B. Crespi, 57 - Tel. (02) 69851
Telex: 330137 - Facsimile (02) 6985588

V. I. P. - International Gliding Club



Il VIP Club in questo numero tratta alcuni argomenti diversi, ma di grande attualità. Spero li troverete interessanti e vorrete discuterli ulteriormente.

Grazie a Birger Bulukin e Jean Vuillemot per averci mandato i loro articoli.

RF

BIRGER BULUKIN SCRIVE SULLE GARE DI VOLO A VELA

Ho ricevuto VOLO A VELA ed ho letto l'indirizzo di Justin al CIVV. Vorrei ancora una volta dare il mio contributo indicando alcune possibili soluzioni al quesito posto da Justin (e da Tor Johannssen) circa quali possano essere i nuovi tipi di competizione nel volo a vela.

Poichè conosco molto bene i due signori di cui sopra, so per certo che il loro porre l'accento sulla necessità di trovare nuovi approcci per le competizioni volovelistiche del futuro significa che l'argomento è davvero importante.

Essendo meno filosofo e forse più pragmatico di Justin, concentrerò la mia attenzione su un tipo di soluzione che potrebbe funzionare se tutti concordassimo di osare sperimentarne il concetto e quindi raffinarne i dettagli dopo un periodo di prove ed errori.

Prima di tutto vorrei sottolineare che esiste un vero e proprio conflitto di interessi quando tentiamo di migliorare le regole della competizione:

— tutti vorremmo definire un sistema in grado di prendere in considerazione tutte le situazioni e che sia del tutto corretto per tutti i concorrenti, qualsiasi sia la situazione che si verifica.

Credo che ciò sia quanto Leutenegger e Nietlispach hanno tentato di fare con il loro «Prisma»;

— d'altro canto, vorremmo ottenere un sistema che sia semplice e facile da applicare e soprattutto facile da capire per gli spettatori, che indichi immediatamente chi è il vincitore e che sia compatibile con le necessità dei mezzi di comunicazione «rapidi». Ciò sarebbe possibile se ci fosse una partenza in gruppo, come ad esempio nella maratona o nella vela. Il vincitore di ogni giornata sarebbe il primo che taglia il traguardo.

A mio avviso, entrambi i metodi precedenti sono praticamente impossibili da applicare fino in fondo. Il primo probabilmente causerebbe la morte degli «scorer» dopo qualche giorno, sovraccaricandoli di lavoro e producendo un disastro totale per quanto riguarda le pubbliche relazioni.

Il secondo determinerebbe moltissimo volo in roccolo e situazioni di mancanza di sicurezza per i piloti, rendendo il cielo «non volabile» qualora la competizione avesse un numero di partecipanti accettabile.

Negli sport invernali, la combinata di salto e sci di fondo è una tradizione nei Paesi nordici sin dal momento in cui le competizioni sciistiche sono incominciate. Peraltro, questo tipo di gare ha perso gradualmente interesse per il pubblico a causa del complesso sistema di preparazione delle classifiche.

The VIP Club in this issue deals with a few different «hot» topics. I hope you will find them interesting and will be willing to discuss them further.

Thank you to Birger Bulukin and Jean Vuillemot for having sent us their articles.

RF

BIRGER BULUKIN ON GLIDING COMPETITIONS

I just received VOLO A VELA. Having read Justin's address to CIVV, I would like once again to contribute to possible solutions to Justin's (and Tor Johannssen's) call for new approaches to gliding competitions.

As I happen to know above two gentlemen very well, I know they really mean serious business when they stress the importance of finding new approaches to the arrangement of gliding competitions in the future.

Being less philosophic and perhaps more pragmatic than Justin, I will concentrate on a setup which might work if we all agree to dare trying out the concept and fine tune details after a period of trial and error.

First I would like to point out that we have a real conflict of interest when we try to improve contest rules:

— We all would like a concept which takes care of all situations and which is 100% fair with all competitors whatever situation arises. I feel this is what Leutenegger and Nietlispach tried in their new Swiss «Prisma» system.

— On the other hand we would like a system which is simple and easy to apply, and most of all, easy to understand by spectators, giving instant information about who is the winner, and which is compatible to «high speed» media coverage. This would be achieved if we had a mass start as for instance in marathon or sailing. The winner each day would be the first to cross the finish line.

In my view, both above concepts are nearly impossible to apply to a full extent; the first would probably kill the scorers after a few days, overloading them with work and resulting in a total collapse in the public relations aspect.

The second would involve mass gagging and unsafe situations for the pilots, creating an impossible environment in the air if the competition was of any significant size.

In winter sports, the combined competition in ski jumping and cross country ski racing has been a tradition with the nordic countries since skiing competitions started. However this field of skiing gradually lost its public appeal due to the complicated scoring system.

Then some years back ace performer Gunder Gundersen from Norway suggested a system whereby the cross country race was set after the ski jumping, and arranged so that the competitors started the race in a sequence and at intervals decided by their performance on the ski jumping hill. It all terminates with the winner being the man crossing the finish line first. And the spectators and media love it!

Qualche anno fa però il campione norvegese Gunder Gundersen propose un sistema secondo il quale la gara di fondo veniva effettuata dopo il salto dal trampolino ed era organizzata in modo tale che i concorrenti partivano in una sequenza e con un intervallo stabilito sulla base della prestazione dal trampolino. Il risultato era che il vincitore era colui che tagliava il traguardo per primo. Gli spettatori e i mezzi di comunicazione di massa sono entusiasti di questa formula!

La combinata sta ora diventando sempre più popolare, anno dopo anno.

Di nuovo però, tentare di applicare integralmente questo sistema al volo a vela è impossibile, in quanto il povero leader della classifica generale dovrebbe ogni giorno buttarsi in un cielo vuoto come una piccola lepre, subito inseguita e raggiunta dalle volpi fameliche (che userebbero le sue termiche).

Ma qualcosa di quanto sopra potrebbe venire utilizzato, ad esempio se combinato con qualcosa che viene dal pattinaggio artistico e da regole dell'hockey su ghiaccio utilizzate in alcuni campionati.

Nel pattinaggio artistico sappiamo bene che la parte meno eccitante del programma viene liquidata senza che giornali e televisione vi dedichino molta attenzione, mentre l'ultima e più entusiasmante parte, l'esercizio libero, è il gran finale con tutti a guardare ed un bel po' di spazio nei media.

Nelle leghe dell'hockey su ghiaccio, almeno in Scandinavia, la serie iniziale di «tutti contro tutti» determina le quattro squadre che parteciperanno alla finale, quindi esse si sono comunque guadagnate un posto tra i primi quattro quando inizia il girone finale.

Il mio suggerimento per il volo a vela è, perciò, di effettuare la maggior parte della gara con il normale sistema, indipendentemente dalle regole che si vogliono applicare (ma non sovraccaricando gli «scorer!»).

Quando mancano due o tre giorni al termine del periodo di gara, si scelgono i primi dieci piloti della classifica (nel caso delle grosse competizioni internazionali), che vengono inseriti nella «lega 1». Nel caso delle piccole gare nazionali, è sufficiente scegliere i primi tre.

I piloti rimanenti formeranno la lega 2.

I seguenti giorni di gara vengono effettuati come segue: i piloti nella «lega 2» continuano come prima, gareggiando per le posizioni dall'undicesima (quarta) in avanti.

I piloti nella lega 1 vengono fatti partire ad intervalli calcolati in modo tale che il loro punteggio complessivo sarebbe identico se arrivassero sul traguardo nello stesso momento. Se la differenza tra i tempi di partenza è superiore a 30, 40 minuti, si dovrebbe ridurre il numero dei piloti nella lega 1. Colui che guida la classifica dovrebbe essere fatto partire diciamo 5 minuti dopo che ha tagliato il traguardo di partenza il 33% della lega 2, in modo che anch'egli possa essere agevolato dal vedere gli altri alianti.

Le leghe 1 e 2 dovrebbero usare traguardi di arrivo leggermente diversi, in modo che la TV, i giornalisti ed il pubblico presente sul campo possano concentrare la propria attenzione sull'arrivo dei «grandi».

Riconosco che ci sono un paio di problemi, ma non più che negli altri sport che ho citato.

Ad esempio, deve venir definita una velocità «vincente» e se la previsione è davvero cattiva, bisogna decidere se sia opportuno incorporare fattori di correzione o accettare l'ordine di arrivo.

Il giorno successivo, se non è cancellato, il procedimento si ripete, ma gli intervalli di partenza devono essere decisi sulla base della differenza dei tempi di arrivo della giornata precedente. Se il numero dei piloti nella lega 1 viene ridotto a causa di grosse differenze nei tempi, i piloti «declassati» (che dovrebbero essere almeno due per tener viva la fiamma della

The combined competition is getting more popular for each year now.

But trying to apply this directly in gliding is again impossible, as the poor aggregate leader each day would have to set off as the rabbit into the empty sky with the hungry foyes soon catching up (using his thermals).

But perhaps an element of this could be used, for instance if it is combined with elements from Figure Skating and some national Ice Hockey series:

In figure skating we all know that the less thrilling part of the program is done away without much media coverage, while the last and glamorous part, the free act, is the big finale with everyone present and lots of media coverage.

In the Ice Hockey Leagues, at least in Scandinavia, the «all against all» basic series determines which four teams will continue into the finals, thus they are ensured a place between the first four when the finals start.

So my suggestion for gliding is:

Carry out the major part of the competition in the normal manner, whichever set of rules is applied (but don't overload the scorers!).

When two or three days are left of the competition period, select the first ten pilots on the list (for large international competitions) in league one. For smaller national competitions the first three will do.

The rest of the pilots will constitute league two.

Carry out the remaining competition days as follows:

The pilots in league two continue as before, competing for a position from place 11 (4) onwards.

The pilots in league 1 are started at intervals which are computed so that their aggregate points would be equal if they all arrive at the finish line at the same time. If the time spread for start is larger than say 30 or 40 minutes, then the number of pilots in league 1 should be reduced. The leader should be sent off say 5 minutes after 33% of league 2 has departed, so that he has plenty of help spotting other gliders.

Leagues one and two should use slightly different finish lines, so that media coverage (TV) and the public present on the field could focus on the arrival of the «the big guys».

I admit there are a couple of problems, but not more so than in the other sports mentioned.

For instance a calculated winning speed has to be decided, and if the guess is very bad, one has to decide if corrections should be made, or if one should stick to the arrival sequence.

The next day (if it is not washed out), the process is repeated, but the arrival time spread from the day before should be used for deciding start intervals. If the number of pilots in league 1 is reduced due to a large time spread, then the pilots moved down (should be at least two to keep the «competition spark») should compete among themselves for the positions between 11 and those remaining in league one.

Clearly the organizers could inflict on the final results by improper choice of task length, but this could be moderated by CIVV approval of tasks each day (for World Championships) or by another approval body for smaller competitions.

SO: I repeat my first question; will anybody be willing to try, or does someone get an even better idea from reading my proposal.

BIRGER W. BULUKIN

competizione), dovrebbero gareggiare tra loro per le posizioni tra l'undicesima e l'ultima occupata dalla lega 1.

Chiaramente, gli organizzatori potrebbero avere un'influenza negativa sui risultati finali sbagliando nella scelta della lunghezza dei temi, ma l'importanza di questo fattore potrebbe essere mitigata se il CIVV nel caso dei mondiali, o altro ente nel caso di gare di minore importanza, desse ogni giorno la propria approvazione ai temi.

Allora! Ripeto la mia prima domanda: ci sarà qualcuno che avrà voglia di provare, o a qualcuno è venuta un'idea migliore dopo aver letto il mio scritto?

BIRGER W. BULUKIN

UN NUOVO ECCITANTE ESPERIMENTO

di JOHN ROAKE

(ristampa parziale da «Gliding Kiwi»)

Mentre proteste vengono inoltrate dagli USA e da diversi paesi europei contro la decisione presa dal CIVV nel marzo 1987 di limitare il numero dei partecipanti ai mondiali a 30 in ogni classe, l'indomabile giudice Hal Lattimore del Texas, direttore di gara ai campionati nazionali USA, ha adottato per la prima volta, con molta trepidazione, una nuova filosofia applicabile alle gare nazionali ed internazionali.

Nell'agosto dello scorso anno ad Uvalde, Texas, una nuova sede per le gare nazionali, è stata sperimentata una soluzione al problema assai preoccupante dei roccoli: i risultati non soltanto hanno soddisfatto gli organizzatori, ma anche i piloti.

Tale filosofia è chiamata POST, che significa Pilot Option Speed Task (tema di velocità a scelta del pilota). Questa idea è stata nell'aria per qualche tempo, ma i campionati nazionali USA sono stati i primi nei quali essa sia stata «provata sul campo». L'entusiasmo ora abbonda.

Il POST veniva assegnato un giorno sì ed uno no. Ciascun pilota sceglieva il proprio percorso selezionando i propri piloni tra 35 assegnati. Il percorso poteva venir cambiato in volo se le condizioni meteo lo consigliavano. Per ottenere i punti della velocità era necessario rientrare ad Uvalde entro un dato tempo limite.

In una giornata buona (non svalutata), la migliore velocità, indipendentemente dalla lunghezza del percorso effettuato, veniva premiata con 600 punti, mentre il punteggio degli altri concorrenti veniva calcolato secondo una legge lineare decrescente. Allo stesso modo, alla distanza più lunga percorsa venivano assegnati 400, ecc. Il vincitore della giornata non otteneva 1000 punti (o il punteggio svalutato) a meno che non avesse sia la miglior velocità che la maggior lunghezza. Non vi erano limiti sul numero di piloni, ma non era possibile andare avanti e indietro tra due piloni. In alcune occasioni, qualche pilota ha usato 9 punti di pilone.

Eric Mozer, il ben noto pilota internazionale USA, in uno scritto al presidente della CIVV, ha dichiarato che «POST è la più rosea speranza per il futuro delle competizioni di volo a vela». Eric afferma che la decisione di Hal Lattimore di assegnare il POST a giorni alterni è stata un tentativo importantissimo e assai brillante di rompere l'inerzia in cui siamo caduti. È stato un successone. Anche coloro che avevano un atteggiamento negativo nei confronti di questo tipo di tema si convertirono dopo averlo voltato un paio di volte. Le paure che ci fossero rischi alla partenza si rivelarono infondate e in realtà tutto si svolse in grande sicurezza.

«Dopo la partenza, l'effetto era spesso simile a quello della

AN EXCITING NEW EXPERIMENT

by JOHN ROAKE

(excepts reprinted from «Gliding Kiwi»)

Whilst protests are being lodged by the USA and several European countries to the March 1987 CIVV decision to limit World Championship fields to a maximum of 30 per class, the indomitable Judge Hal Latimore from Texas, as the contest director at the US National Class Championships, introduced with much trepidation a new philosophy for National and International contests.

During August, at Uvalde, Texas, a new National contest site, a possible solution to the very worrying gaggle problem was put on trial, and the results have pleased not only the organisers, but pilots alike.

It is called POST which stands for Pilot Opinion Speed Task. This idea has been around for some time, but the August US National contest was the first major competition to «try» it out. Enthusiasm now abounds.

Post was set every second day. Each pilot set his own course, choosing from perhaps 35 named turn points. Courses could be changed in flight, as weather conditions indicated. It was necessary to return to Uvalde by a specified time in order to collect speed points.

On a good (non-devalued) day, the best speed (independent of course length flown) received 600 points, with others ratioed linearly downward. Similarly, the longest course distance flown was awarded 400 points etc. The daily winner would not get 1000 (or derated high) points unless he had both the best speed and the longest distance. There was no limit on the number of turns, except that one could not fly back and forth between 2 turn points. On a few days, some pilots used 9 turn points. Eric Mozer, the well known US international pilot, writing to the President of C.I.V.V. declares that «POST provides the best hope for the future of competitive soaring». Eric states that Hal Lattimore's decision to call the POST task every other day was a «dramatic» and ultimately brilliant attempt to break the inertia we all have become entrapped in. It was an overwhelming success. Even those with a negative attitude to the task were converted after the first day of flying it. The fears of the dangers at the start of a task, proved to be unfounded and it was actually quite safely accomplished.

«After the start, the effect was often similar to a star-burst manoeuvre with pilots quickly spreading out into every direction. On a daily basis, pilots reported that after the initial 30 minutes on course, they flew the rest of the day ALONE. I, personally enjoyed a minimum of 4 hours flying per day by myself. The low stress that that provided breathed new life into soaring for me (and I was able to enjoy my longest flight ever of 450 miles at 82 m.p.h. as a bonus).

figura acrobatica della "bomba", con i piloti che si separavano rapidamente lanciandosi in tutte le direzioni. Nelle varie giornate, i piloti hanno affermato che dopo 30 minuti di volo sul percorso, essi volavano tutto il tempo rimanente DA SOLI.

Personalmente mi sono goduto un minimo di 4 ore di volo al giorno in perfetta solitudine. La mancanza di tensione che ciò comportava ha portato una nuova vita nel mio volo a vela (e ho potuto compiere il mio volo più lungo di 450 miglia come sovrappiù).

Se si incontrava un aliante lungo il percorso in una termica, non si sapeva da dove venisse né dove fosse diretto. Le decisioni strategiche che un pilota doveva prendere si sono rivelate per tutti la cosa più piacevole che potesse mai succedere nel volo a vela.

Al raduno di mezza gara dei piloti, tutti i presenti hanno espresso il loro sostegno unanime al tipo di tema ed affermato che il divertimento era stato restituito alla gara.

Il concetto su cui si basa il tipo di tema si è dimostrato corretto: i piloti migliori e più veloci erano ancora quelli che vincevano e il numero dei fuoricampo era drasticamente ridotto (quasi nessuno come i piloti era in grado di prendere la responsabilità su quando finire), i roccoli erano virtualmente eliminati ed i piloti hanno detto che c'era poca tensione e molto divertimento sul percorso».

Eric Mozer continua «...temi come il POST sono ciò di cui la comunità volovelistica internazionale ha bisogno per risolvere il problema dei roccoli in gara. Klaus Holighaus (Germania Federale) (il vincitore della gara), sosterrà questo tipo di competizione in Europa e sarà un buon ambasciatore».

«Come per ogni tipo di tema, sono necessari ritocchi alle regole per migliorarlo (stiamo ancora raffinando il sistema di assegnazione del punteggio di velocità su triangolo dopo 25 anni)».

È stato necessario un personaggio come il giudice Lattimore per far ingoiare questo tipo di tema a qualche concorrente recalcitrante» scrive Bill Ivans, presidente del CIVV. Il Giudice ha introdotto l'argomento in una delle prime riunioni dei piloti raccontando la storia del ragazzino orfano che si rifiutava di mangiare bistecche e torte perchè aveva mangiato solo polenta di farina gialla prima di diventare orfano. Voi, amici, siete come gli orfani: avete mangiato soltanto polenta di Moffat per così tanti anni che il vostro stomaco rifiuta ogni altra cosa». Bill Ivans continua: «Questo tipo di tema può farci progredire sulla via della soluzione al problema dei roccoli, ampliare in grande misura la gamma di capacità messe alla prova in un campionato e portare più grandi soddisfazioni ai piloti».

«If a glider happened to be encountered in a thermal on course, one did not know where it had been or was heading. The strategic decisions that a pilot had to make proved to all to be the most refreshing thing to happen to soaring ever.

«At a mid-contest meeting of the contest pilots, the pilots present were unanimous in their support for the task and the renewed fun it put back into soaring.

«The concept behind the task proved to be correct; the fastest and best pilots still won the tasks and the contest outlandings were dramatically decreased (almost none as pilots were able to take the responsibility for finishing themselves), gaggles were virtually eliminated, and pilots reported low stress and fun on course».

Eric Mozer continues ...«tasks similar to POST are what the international soaring community needs to solve the problems of gagging in competitions. Klaus Holighaus (West Germany) (the contest winner) will be making a strong push for the task in Europe and will be a good ambassador for it».

«As with any task, refinements to the rules are needed to improve it (we are still refining the scoring on speed triangles after 25 years)».

«It has taken someone like the Judge to ram this task down the throats of some less than willing competitors», writes Bill Ivans, CIVV President. The Judge introduced the subject at an early Pilots' meeting by telling of the orphan boys who refused to eat steaks and pie and other things when adopted, simply because they had eaten only cornmeal mush prior to being orphaned, and «you fellow are like the orphans; you've eaten nothing but Moffat Mush for so many years, that you can't stomach anything else». Bill Ivans continues - «This type of task can make real inroads into the gaggle problem, greatly increase the range of skills tested in a Championship and lead to greater pilot satisfaction as well».

GLI ITALIANI SONO PIÙ INTELLIGENTI DEI FRANCESI

Tutti i problemi dell'evoluzione delle nostre gare sono in larghissima misura legati all'introduzione degli alianti con dispositivo di involo incorporato nelle competizioni cosiddette «pure».

La prima reazione è un rifiuto totale perchè il pilota di aliante «puro» ritiene che il motore dia un vantaggio psicologico al pilota che vola diciamo con un DG400, in quanto costui può andare più lontano avendo sempre la possibilità di ricorrere al motore in caso di bisogno.

La mia opinione è del tutto opposta e vorrei che si considerassero i seguenti argomenti:

1) il numero dei piloti che conseguono il brevetto di volo a vela è stagnante in tutti i paesi, mentre il numero di praticanti di altri

THE ITALIANS ARE SMARTER THAN THE FRENCHMEN

Most of the problems of the evolution of our competitions are tied to the advent of the self-launching or «turbo» sailplanes and their participation in the so-called «pure» contests.

The first reaction is a point-blank refusal because the pilots of the «pure» gliders believe that the engine gives a psychological advance to the pilot of, for instance, a DG400. The idea is that the latter may reach farther away because he can always pull out his engine, if the need arises.

I do disagree on this, and should like that the following arguments be given some consideration:

1. The number of pilots getting their gliding licence is dwindling the world over, while the number of people who play other sports, such as golf, hang-gliding, triathlon, is constantly rising;

sport quali il golf, il deltaplano, il triathlon e via dicendo è in continuo, consistente aumento;

2) su due alianti che escono ora dalla fabbrica uno è motorizzato o con un «turbo» o con un motore che consente il decollo autonomo. Quale sarà quindi l'atteggiamento del proprietario dell'aliante motorizzato? Se lo si esclude dalle competizioni «normali» creerà un gruppo dissidente e in cinque anni il gruppo dissidente dei «volovelisti motorizzati» sarà più forte di quello dei «volovelisti puri». Saremo noi a tagliar fuori questi ultimi. E non dimentichiamo che abbiamo già lasciato uscire dalla Federazione i deltaplani e gli ULM, che avrebbero potuto arricchirla notevolmente.

Si tratta quindi della sopravvivenza dei piloti di aliante «puri» decretata dai loro fratelli «impuri»;

3) per quanto concerne la possibilità che un pilota di aliante con motore vada più lontano del pilota di un aliante «puro» al prezzo di un rischio calcolato, ribadisco di ritenere che ciò non sia vero;

4) dopo 20 anni di volo con alianti «puri», da due anni pilota un DG400. Durante le gare più significative, quali Vinon e Rieti, ho potuto constatare che i rischi che prendo durante il percorso sono del tutto simili: il pilota di aliante «puro» a 200 metri dal terreno ed in prossimità di un campo atterrabile, non ha che la preoccupazione di risalire e può dedicarsi soltanto a ciò. Il pilota di un DG400 a 300 o 400 metri dal suolo ha questo problema, nonché quello di estrarre il motore in condizioni tali che in caso di guasto meccanico gli rimanga ancora la stessa possibilità che ha il pilota di aliante «puro», con in più un rischio notevole: se il motore è fuori, ma non si avvia, la sua efficienza precipita da 40 a 15.

L'avvento degli alianti con dispositivo di involo incorporato non deve essere considerato come un attentato all'integrità del nostro sport così nobile e puro, ma al contrario bisogna considerarlo come un'evoluzione inevitabile che paga il suo «diritto di accesso» offrendo vantaggi enormi:

— autonomia di decollo;

— sparizione, o quasi, dei fuoricampo e meno fuoricampo vuole anche dire meno incidenti.

Allora, perchè gli italiani sono più intelligenti dei francesi? Secondo la soluzione adottata a Vinon 1988, se il pilota del DG400 estrae il motore anche una volta sola il suo punteggio è 0 per l'intera gara. Con una clausola simile, a Vinon non ha partecipato nessun aliante motorizzato.

A Rieti, al contrario, l'utilizzazione del motore mi è stata permessa alle seguenti condizioni:

— l'aliante deve avere a bordo un Aerograf completo (fotografia e motore);

— in caso di utilizzo del motore il pilota viene considerato atterrato sul punto in cui ha scattato l'ultima fotografia.

E debbo dire che tutto è andato molto bene, dal punto di vista sportivo, sia per i «puri» che per me, l'«impuro».

JEAN VUILLEMOT

2. one out of two sailplanes delivered nowadays is either self-launching or fitted with a «turbo». What will thence be the attitude of the powered ships owners? If they are barred from the «traditional» competitions, they will organize a dissident group: in five years this group will be stronger than that of the pilots of the «pure» sailplanes. It will be the new group to take over.

We should in this respect not forget that we already let the hang-glider and UL pilots leave our association, thus losing the support and enrichments they would have brought. The point becomes, therefore, the survival of the «pure» glider pilots decided by their «powered» brothers.

3. As far as the possibility for the pilot of a self-launching or turbo sailplane to fly farther than one of a sailplane proper at a calculated risk is concerned, I reiterate that this is not true.

4. After 20 years flying gliders, I am now a DG400 pilot since two years. During the very challenging competitions at Rieti and Vinon, I was able to realize that the risks I take are just the same: the only care of the pilot of a powerless craft at 200 m of height in proximity of a landable field is to succeed in climbing again. At 300 m or even 400 m above the chosen paddock, the pilot of a DG400 has the very same problem, but also the one to pull out his engine under conditions that still leave him the other pilot's chance if the engine does not start, though with an additional big risk: if the failed engine does not fold back, his L/D ratio falls from 40 to 15.

The advent of the auxiliary powered sailplanes cannot be considered an attempt on the integrity of our sport, so noble and pure, but an inevitable evolution which pays its toll by providing tremendous advantages:

— independent take-off;

— disappearance, or at least marked reduction of the outlandings, thus far less accidents and incidents.

Then, why are the Italians smarter than the Frenchmen?

The rules at Vinon 1988 specified that if the pilot of a powered glider started the engine even just one time, his scoring was zeroed for the entire competition. With such a rule, no motor glider participated in the Vinon contest.

At Rieti, on the contrary, the engine could be used, provided:

— The glider carried a complete Aerograf (photograph and engine)

— In case of engine light-up, the pilot was considered to have landed at the place where the last photograph had been taken. I must say that everything was fine from the sporting viewpoint, both for the «pure» pilots, and for me, the «impure».

JEAN VUILLEMOT

SESTO CAMPIONATO EUROPEO PER ALIANTI CON MOTORE.

***Quattro chiacchiere con Jean-Marie
Clément, il vincitore in classe «2».***

D. I campionati per alianti «motorizzati» sono meno noti, almeno da noi, di quelli per alianti diciamo «veri e propri», però vengono ormai svolti da parecchi anni, tanto è vero che quella del giugno di quest'anno a Issoudun era la sesta edizione.

Approfittiamo della disponibilità del campione europeo di una delle classi in gara per saperne di più e per approfondire alcuni aspetti di questo tipo di competizione, tra cui quello, tanto dibattuto di questi tempi, della differenza tra questi tipi di gara e quelli per alianti «alianti».

Prima di tutto, Jean-Marie, tu hai vinto in classe «2», che cosa significa?

R. Il campionato è suddiviso in 3 classi. La prima comprende i motoalianti biposto con motore fisso, come ad esempio il Falke. È comunque una classe destinata a scomparire perchè non ha nulla a che vedere con il volo a vela, essendo la finalità di tali aeroplanetti quella di ottimizzare il volo a motore sfruttando le rotte energetiche. In questa classe l'equipaggio in gara doveva essere necessariamente composto da due persone. La classe «2» comprende i monoposto con apertura alare inferiore ai diciotto metri (io ho corso con il mio Ventus BT) ed i biposto con «handicap» inferiore o uguale a 115 (in pratica lo Janus CM). La classe «3» comprende i biposto con motore retraibile ed i monoposto con apertura alare superiore ai 18 m.

A tutti gli alianti si applica poi, per il conteggio dei punti, il coefficiente correttivo del sistema classico tedesco.

D. Potresti farci un riassunto del regolamento?

R. Prima di tutto bisogna dire che il concetto che sta alla base di questo tipo di gare è lo stesso su cui si fonda una qualsiasi competizione assolutamente convenzionale di volo a vela. La gara qui però è orientata alla distanza e l'imperativo è evitare il fuoricampo. In caso di fuoricampo infatti la penalità assegnata è pari al 20% del miglior punteggio non corretto del giorno. Una penalità simile può risultare fatale per la classifica finale.

Bisogna pertanto assolutamente rientrare, anche con il motore. Dicevamo gara orientata alla distanza, che viene premiata comunque. Il massimo punteggio per la velocità è infatti di 600 punti, ma è difficile che in pratica si superino i 500. Se si avvia il motore vengono persi tutti i punti di velocità e vengono attribuiti soltanto i chilometri percorsi (di solito il tema assegnato), sottraendo a questa cifra i km equivalenti a motore, che vengono calcolati secondo una regola piuttosto semplice.

Essa prevede che si definisca per ogni aliante, quindi sulla base delle caratteristiche dello stesso e del suo motore, la distanza che esso può coprire con un minuto di motore. Tale distanza è rappresentata dalla distanza orizzontale sottesa ad un angolo un lato del quale rappresenta la salita con motore al miglior rateo di salita e l'altro la planata alla migliore efficienza con McCready a 1, sino alla quota di accensione del motore. Questo valore andava, agli Europei, da un minimo di 3,5 km del mio Ventus, ai 7,6 km dei DG 400.

Naturalmente è necessario avere a bordo un barografo del tipo Aerograf o Winter che segnala l'accensione motore e la durata di tale accensione.

D. Parliamo un po' dell'aspetto psicologico connesso con questo tipo di competizioni. È vero che il pilota di un aliante con il motore è psicologicamente avvantaggiato rispetto al pilota di un aliante che non lo ha?

SIXTH EUROPEAN MOTOR GLIDING CHAMPIONSHIPS.

***A chat with Jean-Marie Clément,
the winner in Class 2.***

The motor gliding championships are less known, at least in Italy, than the other soaring competitions, but the one of this year at Issoudun in southern France, was already their sixth edition. We take advantage of the fact that the European Champion in one of the classes is here and willing to spend some time with us, to try to know more about these competitions and to analyze a few of their facets in some depth. Among them, the presently much discussed topic of the differences existing between these contests and the traditional gliding ones.

First of all, Jean-Marie, you won Class 2: what does this mean?

Three classes competed in these championships. The first included the fixed engine two-seaters, such as for instance the Falke. This is at any rate a class that is bound to disappear, as it has nothing to do with soaring. The aim of these tiny airplanes is to optimize powered flight by exploiting the high energy routes. In this class the crew had to be of two. Class 2 included the single seaters with wing span of less than 18 m (I raced in my Ventus BT), and the two-seaters with handicap lower than or equal to 115 (Janus CM). Class 3 included the other two-seaters with retractable engine and the single seaters with more than 18 m wingspan.

The correction factor of the classical German system was applied to all gliders.

Would you summarize the rules for us?

First of all I wish to say that the concept at the basis of this type of competitions is the same one on which any absolutely conventional competition is founded. In this case, however, the race is distance-oriented and avoiding the outlanding is a must. In case of outlanding in fact, the penalty points are 20% of the best non-corrected score of the day. A penalty like this may destroy any possibility of attaining a good final placing. It is therefore essential to make it home, even with the engine.

We just mentioned that this is a distance-oriented competition: distance is in fact always rewarded. The maximum speed points are 600, but they hardly exceed 500 in the real case. If the engine is started, all speed points are lost, and only the distance traveled (usually the task assigned) less the equivalent kilometers flown with the engine running, is credited. The latter value is calculated by means of a fairly simple rule which envisages that it be defined for each glider basing on its characteristics and on those of its engine: it is equal to the horizontal segment subtending an angle one side of which is climb at the best climb rate and the other is the glide at the best L/D ratio at MacCready 1, down to the engine light-up height.

At the European Championships, this value was comprised between 3.5 km (my Ventus), and 7.6 km (DG400).

Obviously, the pilot is required to have a barograph (Aerograf or Winter), which indicates engine start and running time.

Let us briefly talk about the psychological aspect. Is it true that the pilot having an engine in the back has a psychological advantage over the pilot who does not have it?

R. In gara non cambia nulla. Non ci sono vantaggi né svantaggi. In una gara di alianti si ha sempre la squadra pronta ed il fuoricampo rientra nel gioco, quindi non è una preoccupazione per quanto riguarda il recupero. La situazione d'altronde non cambia con il motore, perchè una considerazione da tenere sempre, ma davvero sempre, presente è che è possibile che il motore non si avvii. Ogni azione deve essere pertanto decisa partendo da questo presupposto (a me ad esempio, non in questa gara, ma nei due anni in cui ho volato sinora con il Ventus, tale inconveniente si è verificato due volte). Sulla base di ciò, se è vero che non è richiesto che tutti i piloti abbiano una squadra personale, è comunque essenziale che ci sia qualche volontario sul campo per effettuare i rari recuperi che dovessero rivelarsi necessari.

A Issoudun quest'anno ci sono stati due fuoricampo: in un caso il motore non si è avviato (si era rotta la corona dell'avviamento), nell'altro il pilota ha tentato di avviarlo quando era troppo basso ed ha scassato.

Una differenza notevole rispetto alle gare «tradizionali» è quella relativa alla quota di decisione, che è assai più alta (circa 200 metri in più ed oltre). Infatti con un aliante senza motore si può tentare di agganciare anche molto bassi su di un campo atterrabile, mentre con un aliante con il motore si deve decidere assai prima se riaccendere perchè in caso di mancato funzionamento bisogna anche essere in grado di farlo rientrare. Atterrare in un campo con il motore fuori è infatti parecchio rischioso: non solo la velocità di discesa aumenta in modo notevole, ma ci sono anche i pericoli connessi con un serbatoio di benzina che funge da poggiatesta sistemato vicino alle bombole di ossigeno e con un sacco di cavi elettrici intorno. L'unico caso in cui io, ma parlo qui esclusivamente di una scelta personale, non mi pongo limiti di quota per la riaccensione è in finale su un aeroporto: a quel punto, posso sempre atterrare con il motore fuori andando diritto sul cemento, dove non si corre il rischio di imbarbare.

Il seguente episodio può essere significativo per illustrare il concetto relativo alla quota di decisione: un giorno in gara ho visto Holighaus spirare molto basso sotto di me, sarà stato a circa 100 m dal terreno, chiaramente con il motore chiuso. All'arrivo gli ho chiesto come mai avesse fatto ciò e lui mi ha risposto che era sicuro che ci fosse una termica in quel punto e che era disposto ad atterrare fuori nel caso non l'avesse trovata. Invece l'aveva trovata, era risalito ed aveva fatto una bella gara. Se c'è un vantaggio psicologico questo è a terra, non in volo. È tutto più rilassante: non c'è bisogno dello schieramento, 5 minuti prima di partire si accende il motore e via. Anche quelli che non hanno possibilità di decollo autonomo, come me, hanno modo di distendersi, perchè ci sono comunque meno vincoli. Io poi facevo tutto da solo (ma ero l'unico) ed ho scoperto che anche lavare l'aliante può essere piacevole! Ci sono anche altri due aspetti a terra da non sottovalutare: i vantaggi in termini di sicurezza dovuti alla mancanza di piloti stanchi per essere rientrati tardissimo dopo un fuoricampo (quindi non c'è lo stakanovismo dello smontare e rimontare), ed il piacere di essere tutti insieme la sera. A Issoudun c'era un ristorante sul campo ed il 99% dei piloti vi ci si fermava: c'era una bella atmosfera cameratesca, un clima molto «sociale» e nessuna preoccupazione per quelli rimasti «fuori».

D. Passiamo all'aspetto sportivo.

R. L'aspetto sportivo è identico a quello delle gare di distanza, ricordandosi però di poter giocare un Jolly, sempre che non si sia troppo bassi.

C'è peraltro più spazio per le decisioni del singolo pilota, si è più pronti a compiere una deviazione dalla rotta ottimale pur di poter agganciare un'altra termica. Mi spiego meglio: se le condizioni non sono eccezionali e tu pensi di dover riaccendere il

During the race there are no differences. There are neither advantages nor disadvantages. In a competition you always have your crew ready for retrieve and the outlanding belongs to the game. Therefore, there are no worries as far as retrieval is concerned. The situation, however, does not change when you have your engine because something you must always, and I do mean always, bear in mind, is that it is well possible that the engine does not start. Every action must therefore take this into consideration (for instance, not in this competition, but since I have my Ventus BT, I experienced such a snag twice). In this frame, if it is true that all pilots are not required to have a crew, it is anyhow essential that some volunteers are on the field to do the few retrieves that should be necessary.

At Issoudun this year we had two outlandings: in one case, the engine did not start (the starter gear had failed), in the other case the pilot attempted a start when he was too low and pranged.

A significant difference with respect to the traditional competitions concerns decision height, which is far higher (200 m higher or even more). In fact, with a glider you may try to contact lift also when you are very low above a landable field, while with a motor glider you have to decide whether you want to use the engine much earlier; you must in fact also be able to stow it back before landing if it does not start. To land in a field with the engine out is very dangerous: not only the sink speed increases significantly, but there are all the hazards connected with a fuel tank which makes your headrest, is located close to the oxygen bottles and is surrounded by many electrical cables. The only case in which I, but this is a fully personal choice, do not set height limitations for relight is on final on an airfield. In this case I can always land straight on the tarmac with the engine out as there are no risks of ground looping.

This episode may give you an idea about decision height: one day during the contest I saw Klaus Holighaus turning very low beneath me. He was about 100 m above the ground, with the engine retracted. Back at the field I asked him why he had done so, and he replied that he was sure there was a thermal there and that he was ready to land out if he was not to find it. He had conversely succeeded in reaching the updraft, gained height and made it home at a good speed.

If there is an advantage, this is on the ground and not in the air. Everything is more relaxing: there is no grid; five minutes before take-off you start the engine and off you go!

Also those who do not have self-launching ships, like me, have their chances to relax because constraints are anyway less numerous. I even did everything by myself (but I was the only one), and discovered that washing the glider can be pleasant too! There are two other aspects on the ground that should not be underrated: the lack of pilots weary from long retrieves (thus no derigging and rigging whirl), and the pleasure of being all together in the evening. At Issoudun there was a nice restaurant on the field and 99% pilots dined there.

There were good comradeship, a very friendly and socializing atmosphere and no worries for outlanded pilots.

Let us now consider the sporting aspect.

The sporting aspect is the same as that typical of the distance competitions; however, one should remember that he has always a joker to play, provided he is not too low.

On the other hand, the pilots have more decisions to take, they are more ready to deviate from their established course to contact good lift. I wish to clarify this concept: if the conditions are not exceptional and you think that you might have to start the engine, you are willing to go as much as 90° off the track you had chosen to avoid using it, constantly bearing in mind that the essential thing is to make it home (let us not forget that an outlanding may mean zero points).

motore, sei disposto ad allontanarti dalla rotta che avevi scelto anche di 90° pur di non farlo, tenendo comunque presente che l'essenziale è rientrare in campo (ricordiamoci che se si resta fuori una giornata può valere anche zero punti).

Dal punto di vista delle decisioni del pilota quindi c'è anche la necessità di calcolare gli avviamenti secondo la possibilità di trovare un'altra termica, di cambiare la rotta. Insomma, il pilota deve prendere più decisioni e di un maggior numero di tipi diversi.

D. Mi dici quante volte hai usato il motore in tutta la competizione?

R. Due volte, in due giornate in cui tutti lo hanno fatto. Erano due giornate in cui una gara «tradizionale» si sarebbe rimasti, o si sarebbe finiti, tutti per terra. Il plafond era di 700 m in termica secca. In quei due giorni una media di 15 minuti di motore a testa hanno permesso di fare una media di 5 ore di volo per pilota e di coprire una distanza di circa 250 km a testa. Mi sembrano dati significativi.

D. Ci sono altri aspetti positivi oltre alla possibilità di volare anche quando le condizioni sono marginali?

R. Un altro dato positivo è che così si può volare anche su zone difficilmente atterrabili: a Issoudun a giugno per esempio, era atterrabile un campo su 20 perchè il grano non era stato ancora tagliato (anche se a dire il vero c'erano molti aeroporti, cosa che semplificava il problema). Ciò significa però che si possono organizzare gare su zone diverse, magari volovelisticamente più povere, ma nuove, volando comunque sempre parecchio.

D. Qualche altra osservazione?

R. C'è da dire che c'è un problema: queste gare sono molto più soggette ai guasti tecnici. A Holighaus si è scaricato l'Aerograf senza che se ne accorgesse e questo gli è costato una giornata.

D. Quale sarà il futuro?

R. In Italia gli alianti con motore di tipo retraibile stanno diventando sempre più numerosi. Gli alianti nuovi con motore venduti negli ultimi anni sono stati un buon numero rispetto a quelli venduti senza. Direi che questa è di per se stessa una risposta. Dopo gli Europei io ho fatto Vinon ed ho tolto il motore. Si è trattato di 40 minuti di lavoro e 40 kg in meno (anche se mi sono rimasti «attaccati» 25 kg in più rispetto ad un Ventus senza motore — l'aliante era comunque molto competitivo), ma con il DG400 ciò non è possibile.

Il futuro perciò è anche con il motore. Ti permette di volare tutti i giorni dell'anno, oppure di volare tanto anche se le condizioni non sono eccezionali, quindi di farlo con soddisfazione anche se gli impegni di lavoro ad esempio, non ti consentono di volare che due giorni «fissi» per settimana, o anche uno solo (tipicamente sabato e/o domenica). È quindi un'ottima soluzione per chi purtroppo può dedicare al volo a vela solo una piccola parte del suo tempo.

Permette inoltre di raggiungere facilmente le zone di migliori condizioni autonomamente, senza traini troppo lunghi e di effettuare le partenze per le prove di prestazione su di un punto remoto se ciò si rivela opportuno.

In breve, è un buon modo di stare per aria più a lungo.

R.F.

As far as pilot's decisions are concerned, there are thence also the decision as to whether to start the engine and when, basing on the forecast possibility of finding another thermal, and that to change course. Eventually, the pilot must take more decisions and a greater number of different types thereof.

How many times did you start the engine during this competition?

Twice, on two days on which all had to do it. They were two days on which everyone would have remained on the ground or landed out, during a traditional race.

Ceiling was 700 m, thermals blue. Then, an average of 15 minutes of engine operation per pilot permitted everybody to fly approximately 250 km. I think this data is meaningful.

Are there other advantages in addition to the possibility of flying a lot also when conditions are marginal?

Yes, it is so possible to fly over rough terrain: at Issoudun in June only one field out of twenty was landable because corn had not yet been cropped (though there were several airports to simplify the problem). This means that competitions can be organized in different places, in areas possibly poorer as far as soaring conditions are concerned, but new, a lot of flying being anyway ensured.

Some other remarks?

There is a problem: these competitions are far more prone to technical problems. For instance, Holighaus' Aerograf ran down fully and he did not notice it: this cost him the day.

What will the future be?

In Italy, the sailplanes with retractable engine are becoming more and more numerous. The self-launching gliders sold in the last years are a large number as compared to the «regular» ships. This could be considered a reply in itself.

After the European Motor Gliding Championships, I competed at Vinon and removed the engine. This meant a 40-minute work and 40 kg less (even if the plane was still 25 kg heavier than a not «Turbo» Ventus - it was at any rate still very competitive), but this is not possible with a DG400.

I therefore think that the future includes the self-launching and turbo machines too. They allow you to fly all the days of the year, or to fly much even if conditions are not exceptional. They enable you to stay in the air a lot even if your work prevents you from soaring on days other than Saturdays and Sundays. They are therefore an excellent solution for those who are not lucky enough to be able to spend a large deal of their time gliding.

They also give the possibility of reaching the best lift areas without too long aerotows and of starting performance flights on a remote starting point, if this should be deemed advisable.

In short: they are a good means to stay aloft longer.

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE INTERNAZIONALE VOLO A VELA

WILLIAMS S. IVANS, Presidente

Il deterioramento delle relazioni tra le strutture amministrative della F.A.I. ed i praticanti degli sport aeronautici, che costituiscono la stessa ragion d'essere della F.A.I., è motivo di grave preoccupazione per i membri della Commissione Volo a Vela.

Tutto ebbe inizio due anni orsono, quando alle Commissioni Sportive venne chiesto di inviare direttamente alla F.A.I. sostanziali contributi finanziari. Ciò avrebbe dovuto permettere di finanziare le maggiori spese operative e di viaggio che il Segretariato desiderava e che gli Aeroclub si erano rifiutati di sostenere con un aumento dei diritti di associazione.

Questo sforzo fruttò alla F.A.I. soltanto entrate irrisorie. La Commissione di Volo a Vela, perlomeno, non ha fondi né entrate per sostenere le spese di viaggio e di sussistenza dei propri componenti e delegati, tantomeno, quindi, per quelle della F.A.I.

Nel febbraio 1988 il Consiglio F.A.I., sollecitato dalla Segreteria, approvò un programma di drastica revisione degli Statuti F.A.I. Questa revisione, se approvata dall'Assemblea Generale, avrebbe concentrato le competenze procedurali ed amministrative per le attività sportive in una burocrazia centrale, controllata dal Segretariato e dal Consiglio.

Come incentivo all'approvazione di questa revisione degli Statuti, al Consiglio fu presentata la prospettiva di notevoli introiti per la F.A.I., provenienti da fonti finora non sfruttate e tuttavia manifestamente disponibili. Una agenzia di Londra (CSS), a cui si sarebbe dovuto assegnare un contratto esclusivo di promozione delle attività sportive, avrebbe amministrato su scala mondiale questi diritti promozionali.

Si riteneva che le entrate F.A.I. provenienti da queste fonti sarebbero state tali da permettere una considerevole espansione del bilancio della stessa F.A.I., l'avvio di nuovi programmi ed una riduzione dei diritti pagati alla F.A.I. dalle nazioni associate.

Per motivi non ancora chiariti, ben poche Commissioni Sportive furono messe a parte di questo piano, né venne ad esse data la possibilità di esprimersi circa la sua fattibilità e possibilità di successo.

La Commissione Volo a Vela ricevette una copia preliminare della proposta CSS di promozione delle attività sportive, assieme a documentazione relativa agli Statuti, appena una settimana prima della prevista riunione di Consiglio.

Questo materiale venne accolto con disappunto ed incredulità. Gli Statuti proposti contenevano diverse dichiarazioni di «proprietà» da parte della F.A.I., compresa una appropriazione di alcuni diritti che le Commissioni Sportive hanno esercitato sin dalla costituzione della F.A.I. e che sono considerati essenziali per un efficace svolgimento dell'attività delle Commissioni stesse.

Venne quindi inviato un telex urgente alla F.A.I., chiedendo che il Consiglio non intraprendesse alcuna azione in merito prima che a tutte le Commissioni Sportive fosse dato modo di studiare e commentare sia le bozze di Statuto che la bozza dell'accordo di promozione delle attività sportive.

La F.A.I. accusò ricevuta di quel telex, con tutti i moniti che conteneva, diversi giorni prima della riunione di Consiglio. Il telex non venne in alcun modo menzionato durante la riunione, mentre vennero approvate le bozze di Statuto e si deliberò di stipulare un contratto con l'agenzia CSS.

La questione venne discussa abbastanza dettagliatamente durante la riunione della Commissione Volo a Vela tenutasi in marzo. La tesi secondo la quale sia la revisione degli Statuti che la proposta

REPORT OF THE INTERNATIONAL GLIDING COMMISSION

WILLIAM S. IVANS, President

Members of the Gliding Commission are seriously concerned about a deteriorating relationship between the FAI administrative structure and the Air Sports which gives the FAI its reasons for existence.

This development began two years ago, when the Air Sport Commission were requested to send substantial financial contributions directly to the FAI. This was to support a higher level of FAI operating and travel expense, desired by the Secretariat, which Aero Clubs had refused to support through increased dues payments.

That effort failed to produce more than token payments to FAI. In the Gliding Commission, at least, there is no budget and no source of income to defray even the travel and subsistence costs of its own officers and delegates, much less support those of FAI.

In February 1988 the FAI Council, at the urging of the Secretariat, approved a plan to drastically revise the FAI Statutes. This revision, if approved by the General Conference, would concentrate major Air Sport procedural and financial powers into a central bureaucracy, controlled by Secretariat and Council.

The incentive offered to Council for endorsement of this Statutes revision was the prospect of a resultant large inflow of money to FAI, from previously untapped but reportedly available sources.

This was to be done through world-wide exploitation of Air Sports promotional rights by a London based agency (CSS) which was to be given an exclusive Sports Marketing contract. Enough money was to flow into FAI through this channel to permit a considerably expanded FAI operating budget, new programmes, and an actual reduction of dues paid into FAI by its member countries.

For reasons not yet explained, few if any Air Sport Commissions were made a party to this plan, nor were they given opportunity to comment upon its practicality, or likelihood of success.

A preliminary copy of the CSS Sports Marketing proposal, along with material relating to the Statutes, was received by the Gliding Commission only a week before the Council was scheduled to meet.

This material was greeted with dismay and disbelief. The proposed Statutes contain various claims of FAI «ownership» which comprise a direct encroachment upon rights which the Air Sport Commissions have exercised since the formation of FAI, and which are considered essential to the effective operation of the Commission.

An urgent telex was sent to FAI Headquarters, asking that Council action on these matters be delayed until each Sport Commission be given opportunity to study and comment upon the final draft of the proposed new Statutes and a draft of the Sports Marketing agreement.

That telex, with its explicit warnings of serious negative consequences, was acknowledged by FAI several days before the Council meeting began. **No mention of it was made at the Council meeting**, which approved the latest draft of the proposed Statutes and also authorised a contract with CCS.

This matter was discussed in some detail at the March meeting of the Gliding Commission. A strong consensus was established to the effect that both the Statutes revision and the Sports Marketing proposal presented a clear and immediate threat to the continued well-being of our sport.

We decided upon a direct appeal to the FAI Council, at its June

di promozione delle attività sportive costituivano una chiara ed immediata minaccia per gli interessi del nostro sport trovò un vasto consenso.

Decidemmo quindi di rivolgerci direttamente al Consiglio F.A.I., in occasione della riunione di giugno, per richiedere di:

1) ritirare la dichiarazione di possesso, da parte F.A.I., dei diritti di promozione delle attività sportive;

2) non intraprendere alcuna azione riguardo ai nuovi Statuti fintantoche le Commissioni Sportive avessero avuto l'opportunità di esaminarli e commentarli.

Decidemmo inoltre di esaminare la possibilità di ritirarci dalla F.A.I. nel caso non fosse stato possibile conciliare le decisioni definitive della F.A.I. in merito con la nostra determinazione di preservare la buona salute della comunità volovelistica mondiale. Siamo lieti di dire che il Consiglio F.A.I. si mostrò ben disposto verso i fatti e gli argomenti portati a sostegno della tesi secondo la quale le Commissioni Sportive dovrebbero mantenere il possesso dei diritti di promozione delle gare di Campionato, approvando tale tesi con 19 voti a favore e 9 contrari. Risulta evidente che la decisione di febbraio in favore dei nuovi Statuti e della proposta di promozione delle attività sportive era stata presa in un contesto di informazioni grossolanamente insufficienti o tali da produrre equivoci.

Non fu possibile, per mancanza di tempo, parlare durante la riunione di Consiglio di altri aspetti discutibili degli Statuti proposti, con particolare riguardo alle possibili conseguenze negative. La risposta che veniva data, dal Segreterato, a domande circa lo scopo dell'uno o dell'altro articolo degli Statuti proposti era del tipo: «è stato ripreso direttamente dalla carta del Comitato Olimpico Internazionale». Il significato di una simile risposta non è stato mai accertato.

Molti di coloro che operano attivamente nel campo degli sport aeronautici ritengono che le recenti azioni intraprese dalla direzione F.A.I. siano arroganti, mal concepite e che costituiscano una minaccia per gli stessi sport.

La Commissione Volo a Vela, ad esempio, ha la competenza necessaria per agire in modo alquanto autonomo dalla F.A.I., dalla quale non riceve assistenza né tecnica né finanziaria.

Occorrerebbe ricordare che in molte Commissioni, se non in tutte, l'esperienza e la lealtà dei membri è dedicata a coloro che praticano lo sport e non ad una remota astrazione amministrativa, che è l'immagine che molti si fanno della F.A.I. Noi chiediamo che il Consiglio e l'Assemblea Generale valutino attentamente le reazioni delle Commissioni prima di approvare queste od altre revisioni agli Statuti che minacciano di distruggere una antica e reciprocamente benefica relazione tra la F.A.I. e le sue Commissioni.

Occorre dare altro tempo e richiedere alle Commissioni altri contributi, che peraltro verranno forniti molto volentieri.

Spedita dall'Ufficio di John Roake,
Tauranga, Nuova Zelanda
22 settembre 1988

meeting, to 1) disavow the claim of FAI ownership of Sport Marketing rights, and 2) take no further action on the new Statutes until Sport Commission have had opportunity for review and comment.

We decided also to investigate the possibility of withdrawing from FAI in the event that we could not reconcile FAI's ultimate actions in this matter with our own determination to preserve and enhance the good health of Gliding worldwide.

We are pleased to report that the FAI Council proved highly receptive to facts and argument advanced in favour of the Sport Commissions' retaining ownership of promotional rights to Championships events, voting 19 to 9 in favour. It was evident that the Council's February endorsement of Statutes and Sports Marketing proposals had been given in a context of grossly insufficient or misleading information.

There was not sufficient time at the Council meeting to discuss other questionable aspects of the Statutes proposals, with respect to their possible negative consequences. When questioned about the intent of a particular provision of the proposed Statutes, a standard answer from the Secretariat was «this was taken directly from the wording of the international Olympic Committee Charter». The relevance of that answer was never established.

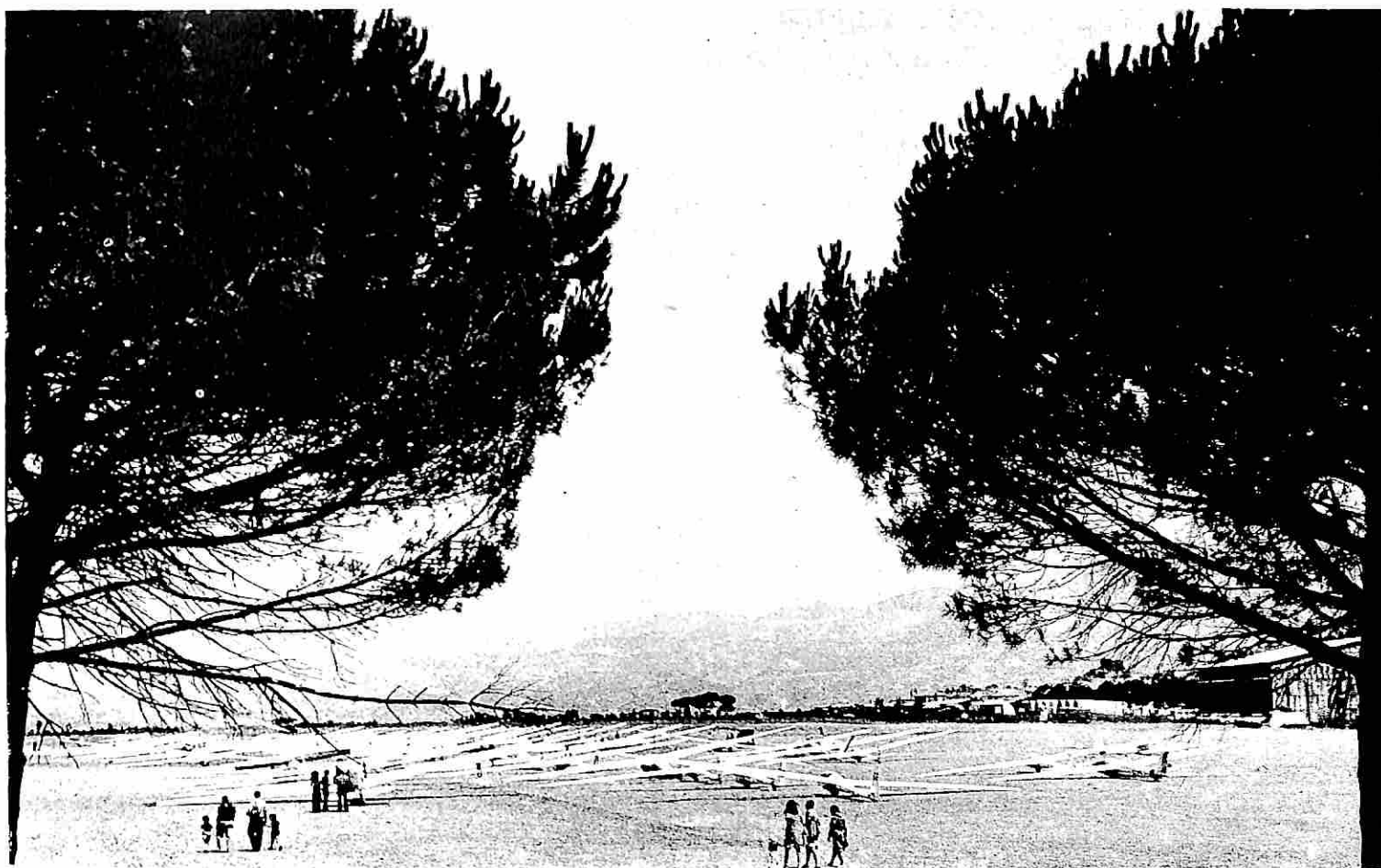
These recent actions by the FAI management are perceived by many who are active in the Air Sports to be heavy-handed, ill-conceived, and a threat to the well-being of those sports.

The Gliding Commission, for one, has the expertise to operate quite independently of the FAI, from which it receives neither technical nor financial assistance. It should be kept in mind that in most or all of the Commissions the expertise and loyalty of its memberships is dedicated to those who practise that Air Sport, and not to any remote administrative abstraction, which many perceive the FAI to be.

We ask that the Council and General Conference carefully consider the reactions of the Commissions before approving these or any other statutes revisions which threaten to destroy a long-standing, mutually supportive relationship between the FAI and its Commissions.

More study time is needed, and the solicitation of input from the Commissions, which will be given willingly.

Mailed from John Roake's office,
Tauranga, New Zealand
September 22, 1988



RIETI: AERO CLUB CENTRALE DI VOLO A VELA

RIETI: AERO CLUB CENTRALE DI VOLO A VELA

- **RIPARTE LA COPPA INTERNAZIONALE DEL MEDITERRANEO**
THE COPPA INTERNAZIONALE DEL MEDITERRANEO STARTS AGAIN



- **NUOVO IMPEGNO NELLA COPPA CITTÀ DI RIETI**
NEW EMPHASIS PLACED ON THE COPPA CITTÀ DI RIETI



- **ESPLOSIONE NEL PROFONDO SUD PARTENDO DA RIETI**
EXPLORE SOUTHERN ITALY FROM RIETI



RIETI VI ATTENDE
RIETI WATTS FOR YOU

<p>«ULTRA LIGHT» Editore: EDIT DAINO - Milano Direttore Responsabile: Roberto Capezzuoli Direttore Tecnico: Luigi Aprile Casella Postale 12105 - 20120 Milano</p>	<p><i>Sei anche tu un pilota con la segreta passione della musica? Ti piacerebbe un pianoforte d'occasione con garanzia ed assistenza? Telefona a: ROBERTO RICCI Tel. 02/2716238 (ore pomeridiane)</i></p>
<p>VENDO DITTEL 60 M Radio 720 canali con quattro memorie Rivolgersi ad ANTONIO CARAFFINI Tel. 0332/743438 - uff. 0332/224853 - abit.</p>	<p>ARPINI - ARREDAMENTI NAUTICI <i>Studio e campionatura tappezzeria ed imbottiti per imbarcazioni, accessori speciali</i> 22063 CANTÙ (Como) - Via Milano 99 Tel. 031/702405</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? Un bosco incantato? Il fascino delle Maldive?</i> <i>Dipingo murali</i> Telefona a Rita: 02-572878</p>
<p>VENDO ASW 20CL costruzione: maggio 1984 ore volate: 220, mai incidentato BALZER MARIO - 035/251392</p>	<p><i>Manuale teorico-pratico sulle infrazioni e norme della navigazione aerea (1980) Elementi di diritto della navigazione, parte aerea, aggiornato (1983) Navigazione aerea, manuale giuridico-amministrativo (1985)</i> Richiederli all'autore: G. DE STEFANI - Via T. Omboni 81 - Roma</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>SUBIT s.r.l. — servizi per conto terzi — materiale promozionale volovelistico F. SCAVINO - Tel. 031/266636</p>
<p>CERCO per piccolo cruscotto 1) COM tipo Dittel o Becker 2) NAV tipo Becker 3201 o simili 3) ADF completo di antenne solo se certificati e funzionanti Pozzini Mario - Via Macallè 9 - Trecate (NO) Tel. 0321/71372 ore pasti</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 VELA
 AL SERVIZIO
 DEI VOLOVELISTI
 CHE SEMPRE
 PIU' NUMEROSI
 SVOLGONO
 ATTIVITA'
 PRESSO
 L'AERO CLUB
 CENTRALE DI RIETI

Pubblichiamo e ripubblicheremo un elenco di indirizzi che possono tornare utili agli amici volovelisti che sempre più numerosi scendono a Rieti.

Questo elenco non ha la pretesa di essere completo, è stato unicamente fatto in base ad almeno un'esperienza diretta nella quale non sono stati chiesti sconti ma siamo stati accolti con simpatia.

I volovelisti sono invitati a segnalarci altri nominativi che a loro giudizio — e nostro — possono essere compresi in questo elenco.

A scanso di equivoci, precisiamo che nulla è dovuto per queste segnalazioni.

HOTEL VILLA TIZZI - RISTORANTE

Tel. 0746/688956

Poggio Bustone - RIETI

GRANDE ALBERGO QUATTRO STAGIONI

Direz.: A. Colangeli

Tel. 0746/43306-47705 - RIETI

HOTEL MIRAMONTI (da Checco)

Piazza Oberdan 7

Tel. 0746/41333-43350 - RIETI

HOTEL BLU - 2ª cat.

Via Salaria per l'Aquila, 18

Tel. 0746/43064 - RIETI

HOTEL SERENA

Viale della Gioventù 17

Tel. 0746/45343 - RIETI

**HOTEL CAVOUR (sul Velino)
 interamente rinnovato**

Amm.ri Sigg. Torda

Tel. 0746/485252

**RISTORANTE CHECCO
AL CALICE D'ORO**

Via Marchetti 10
Tel. 0746/44271 - RIETI

**RISTORANTE HOTEL
« BELVEDERE »**

GRECCIO - RIETI
Tel. 0746/753096

RISTORANTE VOLO A VELA

Al vostro servizio sul campo di volo

**PASTICCERIA E GELATERIA
« S. HONORE' »**

Via Cintia 154
Tel. 0746/47723 - RIETI

TAPIS VOLANT

**Tappeti orientali, cineserie,
oggettistica**

P.za M. Vittori, 2 - Tel. 480168 - RIETI

RISTORANTE « DA MARIA »

Morro Reatino - RIETI
Tel. 0746/648074

GRASSI SPORT

Piazza Vittorio Emanuele 13 - RIETI

**BOUTIQUE DEL REGALO
GIOIELLERIA**

Cesare Amici - Via Cintia 97
Tel. 0746/47713 - RIETI

KERAMOS

cristallerie - oggettistica

Piazza San Rufo, 7 - Tel. 40147
RIETI

**PORCELLANE CRISTALLERIA
ARGENTERIA
De Angelis Elio**

Via Velinia - RIETI

MUSICA - SPORT

Luciani Aimone

Via Cintia 83 - Tel. 45103 - RIETI

CARTOLIBRERIA SAPERE

Viale Maraini - RIETI

**TORREFAZIONE OLIMPICA
Osvaldo Faraglia**

Viale Matteucci 86-92 - RIETI

**FARMACIA
COLANGELI**

Via Pescheria 5 - Tel. 41368
RIETI

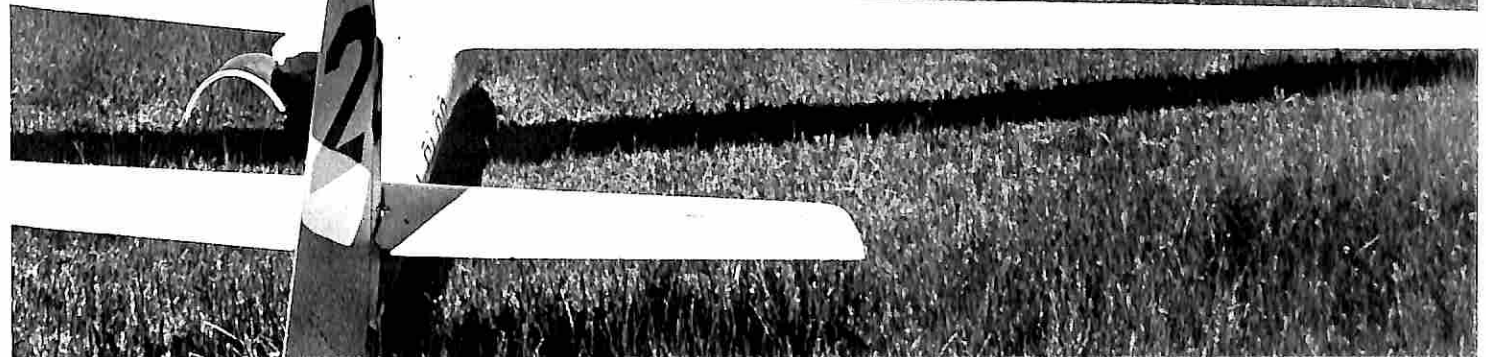
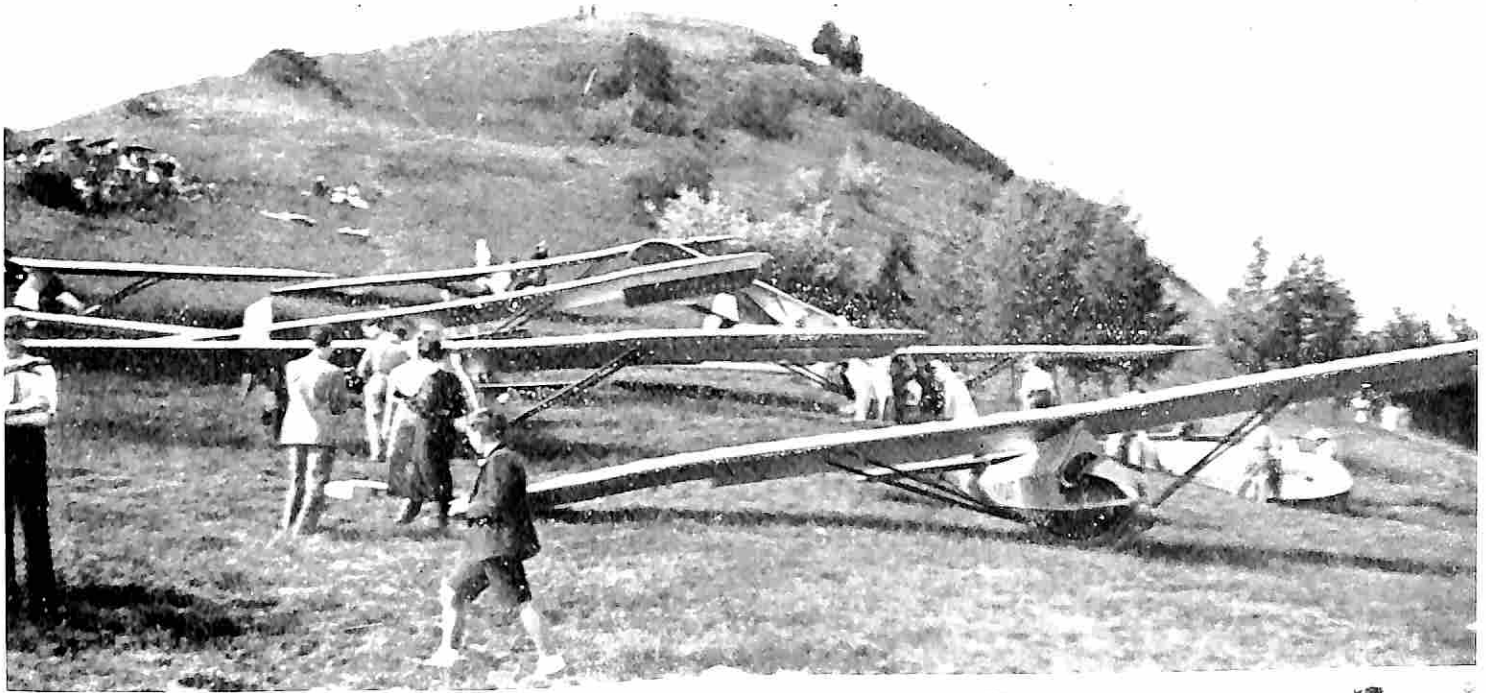
**STAZIONE DI SERVIZIO
E LAVAGGIO AUTO
Angelucci Giancarlo**

Via Angelo Maria Ricci 107
Tel. 0746/481297 - RIETI

ELETTRAUTO RINALDI ANTONIO

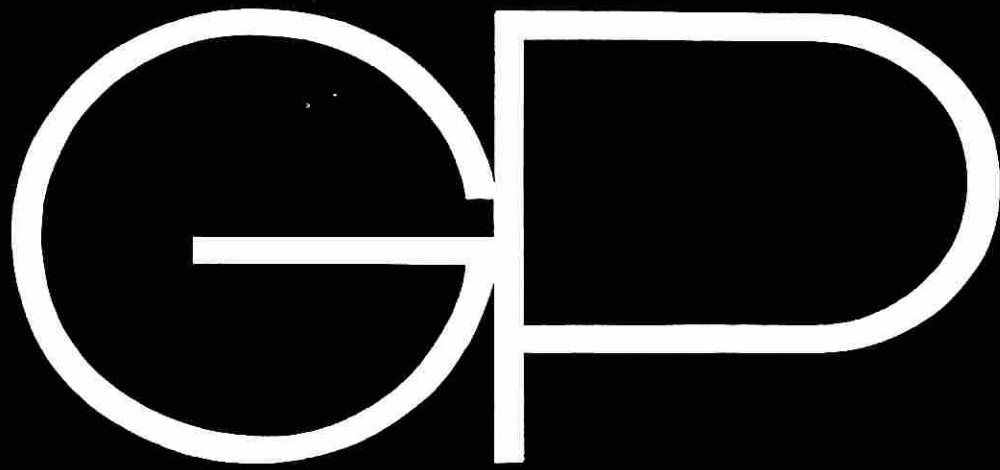
Via Paolessi 50-52 - RIETI

Oltre cinquant'anni di volo a vela



A.V.A.L.

**Aeroclub Volovelistico Alta Lombardia
VARESE - Calcinate del Pesce**

A stylized logo consisting of the letters 'E' and 'P' in a bold, white, sans-serif font. The 'E' is a simple circle with a horizontal bar extending from its center to the right. The 'P' is a vertical bar with a horizontal bar at the top and a curved top edge. The two letters are joined at their vertical stems.

moda maglia

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

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

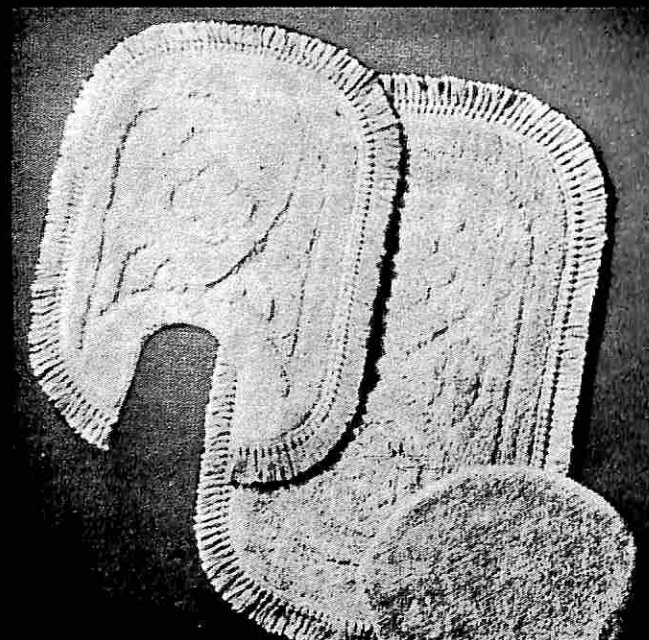
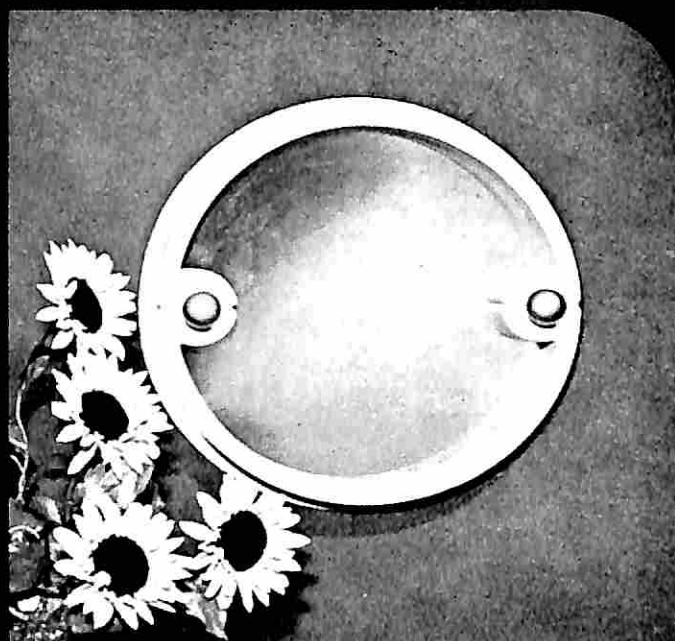
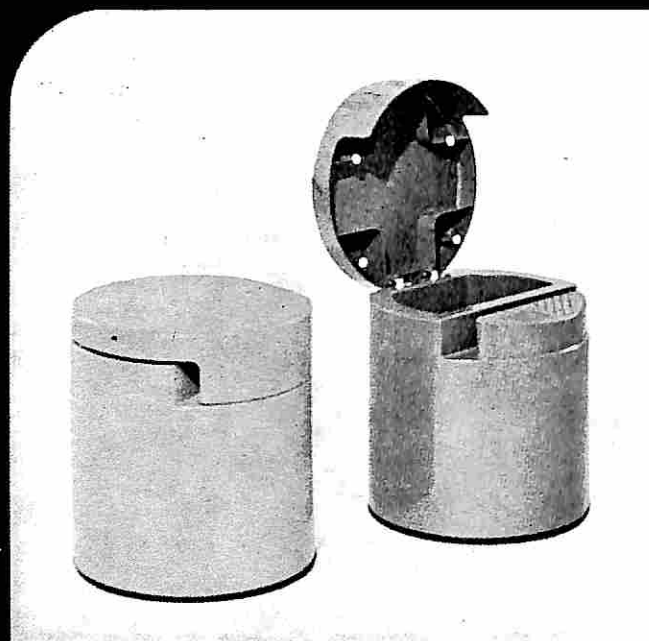
inda

INDUSTRIA NAZIONALE DEGLI ACCESSORI
S.p.A.

*nel bagno
accessori necessari*

Sede:

21032 CARAVATE (Varese) - Italia
telefono (332) 601151
telex 380481 INDACC
telefax (332) 603117



coordinati per bagno

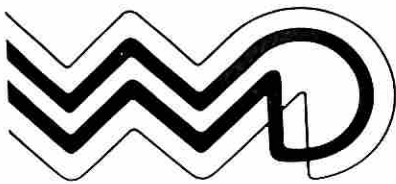
Accessori per bagno della collezione ILMA
Ecco quattro idee novità pratiche e funzionali.
Rinnovate il vostro bagno, fatelo 'diverso, da come
lo avete sempre avuto.
Se anche nelle piccole cose cercate estetica e
qualità, allora lasciatevi tentare dai coordinati
per bagno della ILMA Plastica e della ILMA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

nelle foto:

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

PLASTICA
ilma

21026 OLTRONA DI GAVIRATE / VARESE



Walter Dittel GmbH
Luftfahrtgerätebau

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

AG

GRITTI SPA

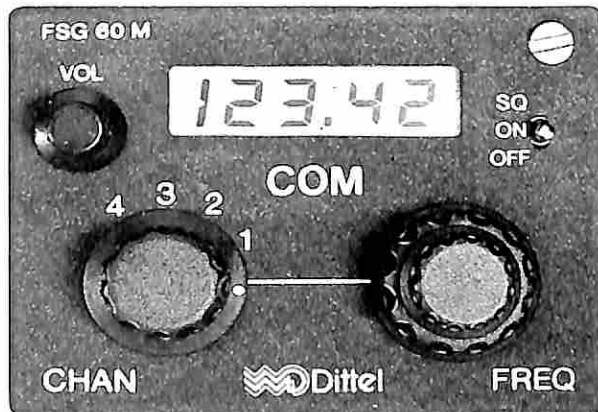
I-39100 BOLZANO/BOZEN

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.

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)

In merito alla deregolazione

Caro Lorenzo,

ti allego una replica dell'Ing. Aonzo del R.A.I. all'articolo sulla «Deregulation» pubblicato da Danilo Spelta al Convegno.

L'Ing. Aonzo desidera che il suo commento sia pubblicato nel prossimo numero della rivista.

Quale organizzatore del Convegno mi sento anch'io in dovere di esporre il mio punto di vista sull'argomento che ti prego pubblicare contestualmente a quello precedente.

Cordiali saluti.

GLASFASER ITALIANA S.p.A.
(Gianpaolo Ghidotti)

«DEREGULATIO» o inadempienze?

A coloro che avessero letto l'articolo «A proposito di Deregulation» presentato dal Sig. Danilo Spelta al IV Convegno Tecnico Scientifico per il Volo a Vela, espongo il mio commento quale funzionario del R.A.I.

Indubbiamente molte cose possono essere migliorate nell'espletamento degli obblighi cui sono assoggettati gli aeromobili ed in particolare gli alianti, tuttavia non è «gambizzando» indiscriminatamente gli addetti al settore che si potrà ottenere un miglioramento, anzi si rischia di esasperare quelle persone che hanno operato cercando di non gravare inutilmente sull'utenza.

In particolare per quanto riguarda il R.A.I. è stato commesso l'errore di giudicare inutili i compiti attribuiti all'Istituto sulla base di presunte inefficienze di singoli funzionari.

I casi descritti dal Sig. Spelta, il primo riferito ad un funzionario che sembra voglia impedire l'introduzione sugli aeromobili dei Service Bulletins del costruttore ed il secondo riferito ad un funzionario che sembra abbia convalidato il Certificato di Navigabilità di un aliante chiuso nel suo carrello, contrastano con quanto disposto dal Regolamento Tecnico del R.A.I. e andrebbero considerati come possibili inadempienze, a meno di non considerarli tentativi personalizzati di «Deregulation».

MARIO AOZNO

Caro Danilo,

mi sono letto il tuo «Deregulation» e quotidianamente alle prese come sono con funzionari RAI poco disposti a «sconti», al tuo posto sarei ben contento di averne trovato uno «illuminato».

In quanto a «Deregulation», so solo che, dove è stata introdotta, in particolare nel trasporto aereo, sinora sono stati più i guai che i benefici riscontrati e vi è un'ampia casistica sull'argomento.

È chiaro comunque che alcune procedure, almeno per gli alianti, potrebbero essere semplificate e/o delegate dal RAI ai responsabili delle organizzazioni di controllo, nella speranza che da ciò ne derivi qualche beneficio sia in termini di tempi che di costi per l'utente e a condizione che sia garantito il livello di sicurezza che l'attuale sistema di certificazione ha ampiamente dimostrato di saper assicurare.

Cordialmente.

GLASFASER ITALIANA S.p.A.
(Gianpaolo Ghidotti)

— perchè infierire così pesantemente sull'utente finale quando già a monte esistono ampi e giustificati controlli?

— la guida di una moderna motocicletta è certamente più complessa rispetto al pilotaggio di un aliante; la stessa motocicletta è una macchina molto più complicata e si muove in un traffico estremamente caotico;

— perchè i volovelisti sono considerati degli irresponsabili incapaci che devono essere tenuti costantemente sotto controllo?

R.S.

Cosa siamo...?

Caro Scavino,

sono anni che leggo la sua pubblicazione e sono altrettanti anni che desidero scrivere una lettera sulla condizione del volo a vela.

Sono stato all'ultimo raduno a Valbrembo ed a Bologna, per il meeting delle Due Torri.

Vorrei farle osservare che a Valbrembo doveva essere celebrata la festa del volo a vela. Il pubblico è stato allietato da voli in elicottero a pagamento e da alcuni aeroplani che hanno eseguito programmi acrobatici. Gli alianti sono restati a terra, in mostra statica, il verricello è stato usato una sola volta e non si è colta l'occasione per far conoscere e fare proseliti per il volo a vela. Le parti si erano invertite, si celebrava la festa dell'elicottero e del volo acrobatico a motore.

Al meeting di Bologna sono intervenuti personaggi importanti, si è parlato del volo, degli aiuti che saranno dati, dell'attività sportiva e di tante altre cose, ma nulla di concreto, insomma la famosa e sperimentata aria fritta all'italiana.

Si ricorda quando Bartali diceva, con la sua pronuncia toscana: «l'è tutto da rifare»?

Credo che ciò che impedisca un effettivo progresso dello sport aeronautico sia la mancanza di volontà e/o l'incapacità di chi potrebbe o dovrebbe fare. Il tutto condito da un pizzico di egoismo. È la mancanza di nuove idee, di volontà, di organizzazione, di ricerca di un intervento dall'alto che non permette alcun progresso. In altre parole mi sembra di assistere al solito «pateracchio all'italiana».

Se si trovasse delle persone «nuove», riunite in un comitato che esaminasse i veri problemi, che impostasse un programma e tentasse di realizzarlo «alla tedesca», senza nessun aiuto esterno, facendo ricorso a tutti quegli accorgimenti pubblicitari, di immagine che il mondo moderno dispone, forse il progresso ci sarebbe. Il comitato dovrebbe chiamarsi *Comitato per lo Sviluppo del Volo a Vela* (qualsiasi altro nome andrebbe bene, è questione di sostanza e non di apparenza).

Le allego un ritaglio tratto da «La Stampa», dedicato a coloro che devono stabilire se siamo la quinta potenza economica o una repubblica delle banane.

Cordialmente suo,

ANDREA GIUSTI

Asti, 6 agosto 1988

Caro Giusti,

non so chi sono coloro che devono stabilire se siamo o non siamo, forse tutto dipenderà dal fatto se loro saranno o non saranno.

Io non so un sacco di cose, ma so che, volovelisticamente — «non siamo» — solo per merito di uno sparuto gruppetto di bravissimi piloti.

Per il resto, e sempre volovelisticamente, «siamo» una repubblica con egoisti, litigiosi e sprovveduti e certamente non sappiamo fare qualcosa «alla tedesca», per il semplice fatto che siamo italiani.

Siamo anche degli ingenui, pronti ad illuderci, con fermezza, ed a correre a Valbrembo od a Bologna per esternare — a parole — i nostri più seri convincimenti.

Grazie per la sua lettera che mi ha concesso un forse ingiustificato sfogo, che spero non mi farà perdere un assiduo lettore. Sono così pochi!

L'attendo a Bologna!

SUO LORENZO SCAVINO



**Internationale
Fachmesse für
Flugsport und
Allg. Luftfahrt
5.-9.4.1989
Friedrichshafen**

Riunione FAI-CIVV, Londra, 20-21 e 22 ottobre 1988

Presenti: Delegati di 25 Paesi.

Statuto FAI: Il Presidente Ivans ha relazionato sulla discussione e delibera in merito, che ha avuto luogo alla recente Conferenza Generale FAI.

La Commissione si è rallegrata per la cancellazione dell'art. 1.9.1. relativo alla proprietà dei diritti sportivi su tutte le competizioni FAI e tentativi di record, ed ha espresso unanime approvazione e plauso per la posizione coraggiosa e coerente sostenuta dal Presidente.

Statistiche: Roake (NZ) ha illustrato i risultati dell'indagine condotta presso tutti i NAC (Aero Club Nazionali) in merito alla strutturazione del volo a vela nei vari Paesi (allegato 1).

FAI Air Games: Competizione dimostrativa di diversi sport aerei (incluso il volo a vela) che si terrà ogni 4 anni, in alternanza con le Olimpiadi. La prima edizione è prevista in Francia nel 1991, la seconda in Grecia nel 1995. La Commissione rileva con perplessità che la CIVV non è stata interpellata in proposito.

Mondiali 1989: Faber (A) ha illustrato la bozza di regolamento contenuta nel Bollettino «On the Grid» n. 2, 9/88, cui vengono apportate modifiche:

— Nonostante i limiti del numero di concorrenti siano stati ritenuti eccessivi da alcuni (I, F, GB), è prevalsa la tesi di lasciare questa responsabilità agli organizzatori che confermano: 120 alianti in totale, 45 per Classe.

— Dopo lunga discussione è stato accettato che le iscrizioni (entro il 31 gennaio 1989) comprendano preliminarmente 4 piloti + 2 di riserva per ciascun Paese, con un massimo di 2 per Classe. Se si eccedono i limiti di cui sopra sarà cancellato uno o due piloti di riserva. Eccezione può essere fatta, a discrezione degli organizzatori, per la Classe Libera ove potranno essere ammessi, se del caso, 3 piloti.

— I Campioni Mondiali in carica potranno competere in aggiunta alle quote di cui sopra, ma nella rispettiva Classe.

— La quota di iscrizione è di US\$ 19.500 (oltre 2 milioni di lire, molto alta). È stato stabilito che per il prossimo le offerte dovranno contenere l'ammontare della quota d'iscrizione da ritenere in qualche modo vincolante.

— La foto di partenza potrà essere ripetuta ma non dopo 2' e prima di 10' dalla precedente.

— È consentito usare time cameras al 1', ma in tal caso gli organizzatori dovranno fornire regole tali da non avvantaggiare il concorrente (Ragot (F) presenterà proposte al riguardo direttamente agli organizzatori).

— Punteggio: pur essendo stato insistentemente osservato che la scelta del sistema deve essere tra quelli indicati dal Codice, considerata l'incompletezza del Codice attuale al riguardo, è prevalsa l'opinione di accettare la proposta austriaca.

— Nuovi temi: sarà consentito agli organizzatori di introdurre un nuovo tipo di tema del tipo «scelto dal pilota» in volo. Gli organizzatori specificeranno un numero minimo e un numero massimo di piloni, uno o più dei quali può essere obbligatorio. Ciascun pilone potrà essere usato solo una volta. Sarà specificata una distanza minima per ottenere punti per la velocità a prova completata.

Mondiali Motoalianti 1990: È stata accolta la proposta francese di organizzare a Issoudun, in periodo da precisare ma compreso tra il 15 maggio e il 30 giugno 1990, il 1° Mondiale che sostituirebbe l'Europeo condotto sinora. 2 Classi: 18m e Libera. Contemporaneamente voterà anche una Classe TMG (Travelling Motor Glider), ma senza titolo in palio. Quota di iscrizione: US\$ 500. Ammissibili 6 concorrenti per Paese.

Grand Prix de Luchon 1988: Ha avuto luogo il 3 e 4 settembre 1988. Hanno relazionato lo scrivente (invitato dalla FFVV in rappresentanza della CIVV) e Ragot (F) (vedere allegato 2). Il film, di alta qualità professionale, realizzato dalla TV di Stato francese, sarà messo in vendita dalla FFVV prossimamente.

Europei Classe Club: Saranno organizzati nel 1990 dalla Danimarca ad Arnborg (75 Km ad Ovest di Arhus) e nel 1992 dalla Germania Federale a Landau (presso Karlsruhe).

Mondiali 1993: Una decisione sarà presa nella riunione del 3/1989. Invito a fare offerte, Sono finora sul tappeto quelle di Svezia, Francia, Bulgaria ed India.

Europei Femminili 1989: Avranno luogo a Oriol (Ucraina) dal 18 giugno al 9 luglio 1989. Classi: Std e 15m. In quest'ultima possono partecipare alianti standard con handicap di 0,97. Sarebbe apprezzata una partecipazione italiana.

Europei Junior 1989: La prima edizione avrà luogo a Cambrai (F, 150 Km a NE di Parigi) dal 22 luglio al 13 agosto 1989. Età: max 25 anni al 30 giugno 1989. Classi: Std e 15m. Ammissibili: 2 piloti per Classe; 2 piloti extra-europei fuori gara. Max: 40 per Classe. Iscrizione: gratuita. Aerotraining: US\$ 30 cad. Sono disponibili 10/15 Pegase per noleggio gratuito. Bisogna però affrettarsi a prenotare.

International Economy Air Race 1988: È stata illustrata, con proiezione di diapositive, la prima edizione di questa gara organizzata dall'AeC Torino dal 5 al 9 luglio 1988 con, fra l'altro, due classi di motoalianti in competizione. Plauso e incoraggiamento a organizzare altre edizioni, soprattutto in considerazione dell'interesse suscitato nell'ambito dei TMG (= Classe 3 degli Europei).

Primo International Soaring Symposium (Australia, 10-15 ottobre 1988): Woods (AUS) ha relazionato su questo evento di successo che ha visto la partecipazione di 193 volovelisti australiani, con presentazione di memorie da parte di australiani (Renner, Buchanan, Wallington ed altri) e di 10 stranieri invitati personalmente: Bresser, H.W. Grosse, Hacker, Johnson, Lattimore, Piggot, Reichmann, Reinhardt, Smith e lo scrivente.

Medaglia «Pelagia Majewska»: Per onorare la memoria di questa campionessa polacca (Med. Lilienthal 1960, 17 primati mondiali) deceduta quest'anno in incidente aereo, che i volovelisti italiani più anziani ricorderanno concorrente ai Campionati Italiani 1961 a Perugia, l'AeC di Polonia ha istituito, a partire dal 1989, questa medaglia, da attribuire a pilotessa di aliante che, su indicazione della CIVV, «abbia reso eminenti servizi al volo a vela per un lungo periodo».

Trofeo «Kees Musters»: Offerto da volovelisti statunitensi in memoria del compianto campione olandese, scomparso quest'anno in un incidente di deltaplano. Da attribuire al pilota che in un Mondiale vince sul triangolo più lungo («challenge»).

«World Class»: Sono state illustrate (dallo scrivente) le fasi del lavoro (maggio-ottobre 1988) che hanno condotto alla definizione delle specifiche tecniche della nuova Classe. Questionario inviato a oltre 50 esperti di molti Paesi e a 9 Akaflieg; analisi delle risposte; riunioni a Francoforte il 10-11 settembre e a Londra il 20 ottobre 1988.

Le specifiche che ne sono risultate constano di 28 prescrizioni e 14 raccomandazioni, le quali sono state una ad una illustrate. Il principale suggerimento emerso dalla successiva lunghissima discussione è stato quello di trasformare un certo numero di prescrizioni in raccomandazioni, in modo da fornire ai progettisti e alla futura Giuria una maggiore flessibilità, rispettivamente, nelle scelte e nel giudizio. Le specifiche sono state nel complesso approvate. La CIVV ha riconosciuto la necessità di avviare ora la seconda fase: studio e individuazione delle modalità e delle regole che dovranno accompagnare l'annuncio della competizione fra prototipi. A tale scopo è stato affidato allo scrivente il compito, attraverso il lavoro di un gruppo di persone idonee a coprire gli aspetti non solo tecnici ma anche legali e amministrativi, di predisporre un piano di proposte operative articolate da sottoporre all'approvazione della CIVV nella prossima riunione 3/1989.

Prossima riunione: Parigi, 16-18 marzo 1989.

Torino, 31 ottobre 1988

PIERO MORELLI

Comunicato dell'Aero Club d'Italia

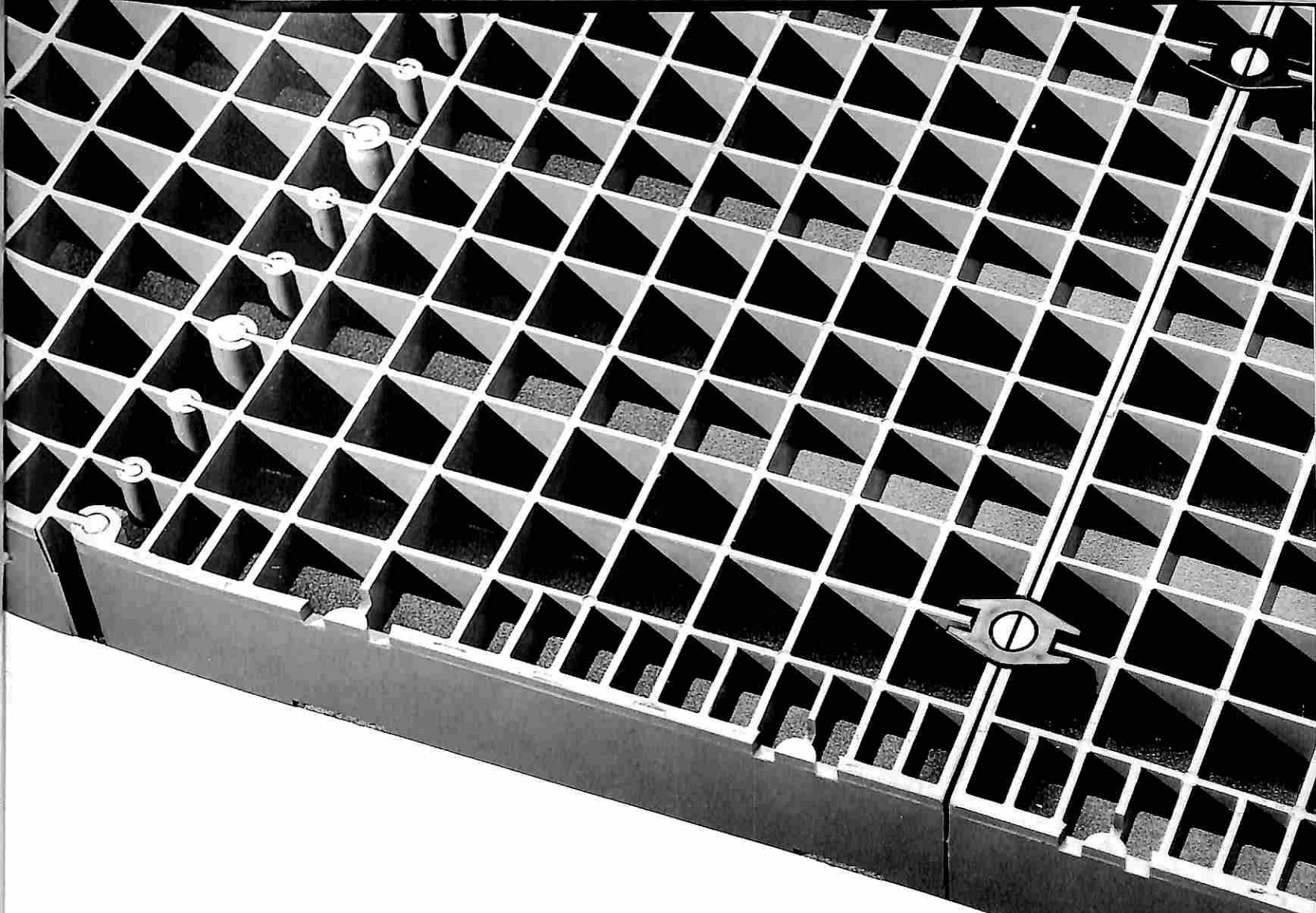
Il Consiglio federale dell'Aero Club d'Italia nella riunione del 20 ottobre 1988, ha preso atto delle modalità, per l'attribuzione dei certificati di idoneità al volo da diporto o sportivo e di istruttore nella fase di prima applicazione del D.P.R. n. 404 del 5 agosto 1988 (art. 24) predisposto dalle proprie Commissioni tecniche all'uopo nominate.

Tali documenti sono stati trasmessi: al Ministero dei Trasporti - Direzione Generale Aviazione Civile, per la relativa approvazione in base a quanto previsto dall'art. 24 del suddetto D.P.R.

Precedentemente l'Aero Club d'Italia aveva già provveduto a richiedere al suddetto Ministero le modifiche al D.M.

27 settembre 1985 «Modificazioni all'allegato annesso alla legge 25 marzo 1985, n. 106 e concernente la disciplina del volo da diporto o sportivo» proponendo:

- 1) aumento del peso massimo per il monoposto da Kg. 115 a Kg. 150 compresi strumenti ed accessori di sicurezza;
- 2) aumento del peso massimo per il biposto da Kg. 150 a Kg. 200 esclusi gli strumenti e gli accessori di sicurezza.



Grigliati per pavimentazioni

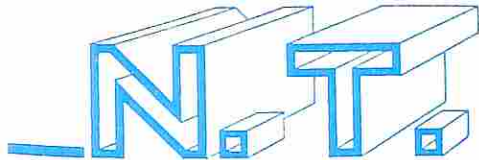
I grigliati Mazzucchelli in ABS e in Polipropilene, facilissimi da montare, hanno un disegno a canali aperti, per un'alta capacità drenante della superficie coperta. Le ottime caratteristiche meccaniche, fisiche ed elettriche consentono grande resistenza agli agenti chimici, atmosferici, alla temperatura ed agli urti.

Pavimentazione per centrali termiche, impianti galvanici, tintorie, concerie, verniciature, docce, salumifici, macelli, sale macchine, impianti di lavaggio, pontili galleggianti, impianti di depurazione, celle frigorifere, stand per fiere, coperture vasche, zone areazione e luce, intercapedini e controsoffittature anticondensa, piste carrellabili su spiagge, impianti elettrici (collaudati ENPI per tensioni fino a 6000 V).
Per informazioni telefonare al numero 0331-856553.



MAZZUCHELLI

Mazzucchelli Celluloide S.p.A. - 21043 Castiglione Olona (Va) - Italy
Telefono 0331-856111 - Telex 330609 SIC I - Telefax 0331-856213



S.R.L.

NEW TECHNOLOGIES

I - 21055 GORLA MINORE - VARESE - Italy
Via Colombo, 130 - Tel. 0331/604417
Telex 332614 - Telefax 0331/604413



COMPUTER GRAFICO BETA

Dal designer più esigente al tecnico di maglieria più qualificato proponiamo le nostre soluzioni per risolvere i problemi di programmazione, al servizio di sempre più numerose macchine da maglieria rettilinee e circolari delle case costruttrici più diffuse sul mercato.

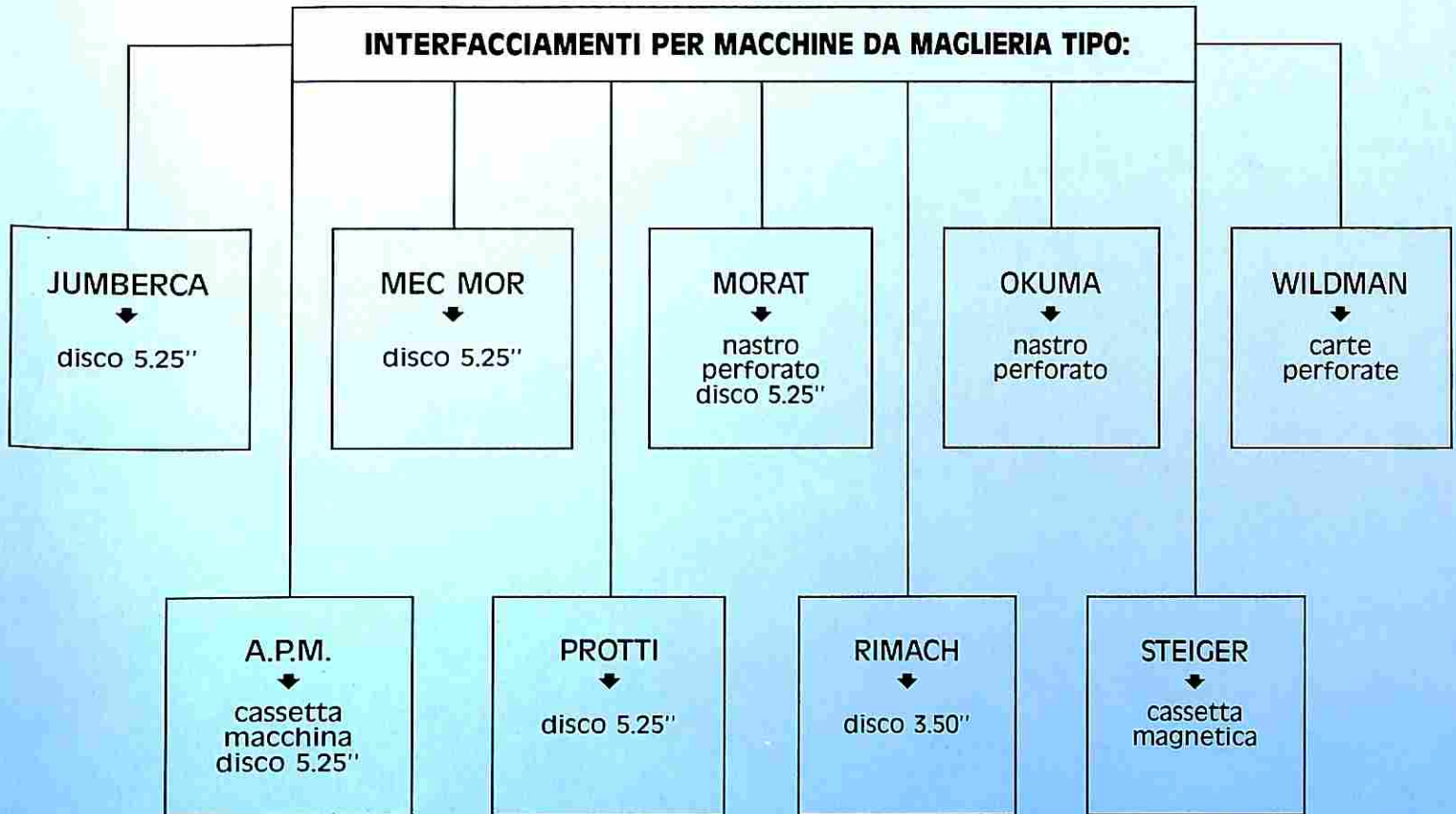


CONTROLLER EMM per macchine circolari Morat

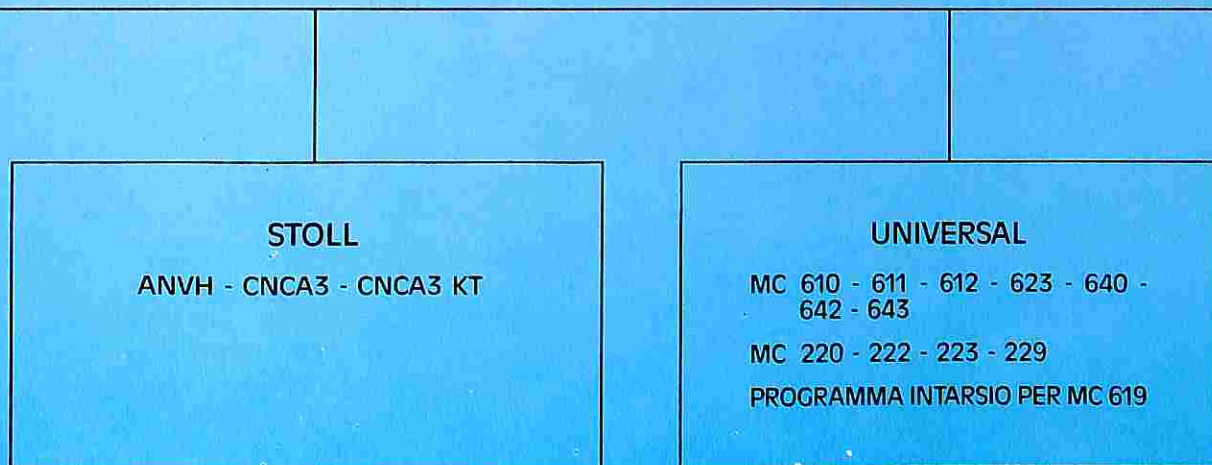
I vantaggi dell'elettronica vengono finalmente sfruttati qualificando la Vostra produzione.

TECNOLOGIE APPLICATE PER UNA MIGLIORE PRODUZIONE

INTERFACCIAMENTI PER MACCHINE DA MAGLIERIA TIPO:



INTERFACCIAMENTI COMPLETI DI PROGRAMMI MACCHINA PER MACCHINE DA MAGLIERIA TIPO:





GLASFASER ITALIANA S.p.A.
24030 VALBREMBO - TEL. 035/631011

Esce ancora un pò addormentato dall'hangar. Le ali aderiscono alla fusoliera, cosicchè per la notte bastano 2 metri di larghezza. In pochi minuti distende le ali ed evidenzia tutta la sua bellezza. Si sale comodamente sulla balestra a sbalzo del carrello e già rulla dolcemente sul campo.

HOFFMANN AIRCRAFT

Gesellschaft m.b.H.
EIN UNTERNEHMEN DER SIMMERING-GRAZ-PAUKER AG

Qualche raffica inattesa al decollo, nessun problema, si corregge facilmente e l'elica è commutabile in assetto di crociera. Nell'abitacolo tutto è a tenuta perfetta, grazie alle solide chiusure ed al migliorato profilo del telaio della cappottina. E la vista è meravigliosa.

DIMONA H-36 MK II