

**VOLO
A
VELA**



AGO. - SET. 1989

N. 195

La Rivista dei Volovelisti Italiani

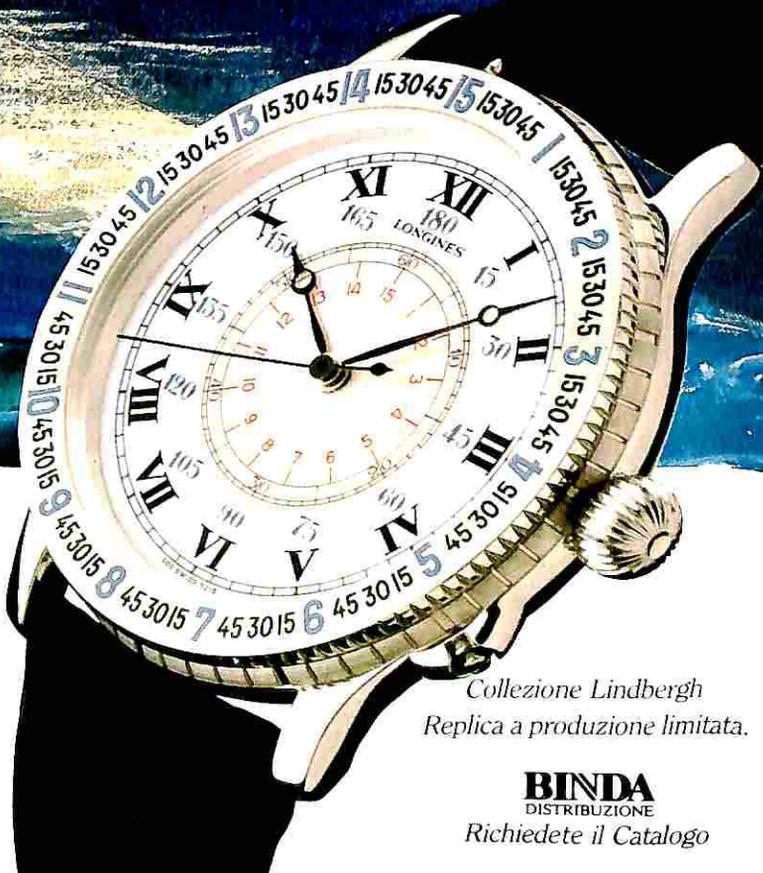


THE SPIRIT OF LONGINES



Nel 1927,
a bordo dello Spirit of St. Louis,
volò da Nuova York a Parigi in solitario,
senza scalo, per la prima volta nella storia.

Pilota: un tale Charles A. Lindbergh.



TB

Da allora, non ha mai smesso di volare.
Con la stessa fantasia, determinazione, affidabilità
e altissima precisione, per continuare a entusiasmarvi.
Oggi, le sue imprese si chiamano Conquest,
Vogue, Derève, Charleston, Agassiz...



Collezione Lindbergh
Replica a produzione limitata.

BINDA
DISTRIBUZIONE
Richiedete il Catalogo



redatto a cura di Smilian Cibic, Roberto Monti, Luigi Villa, Edoardo Prosperini

CAMPIONATO ITALIANO CLASSE CLUB - Classifica Generale
 Rieti 8 - 16 Luglio 1989

pos.	ng.	Pilota	Ente/Nazione	aliante	Punti	prv.1	prv.2	prv.3	prv.4	prv.5	prv.6	totale
1	C5	URBANI L.	GVA	LS 4	4625	873	979	939	873	847	961	5472
2	M1	REICH A.	D	Libelle Std.	4479	871	614	1000	794	876	938	5093
3	C7	PAOLILLO U.	ACVVT	LS 4	4469	975	835	957	873	829	623	5092
4	BA	GUAZZONI R.	AVAL	Cirrus Std.	4094	0	786	908	786	851	763	4094
5	I	COLOMBO A.	Ae.C. Rieti	DG 300	4068	881	825	275	878	812	672	4343
6	F	PILUDU F.	Ae.C. Aquila	Astir	4052	691	828	280	745	829	959	4332
7	ZM	GRITTI A.	AVA Valbrembo	Hornet	4045	426	1000	414	1000	827	792	4459
8	HY	MAESTRI G.	A.V.M.	Cirrus Std.	3975	716	688	897	778	0	896	3975
9	01	SEISCHAB M.	D	DG 101	3859	693	464	423	824	878	1000	4273
10	12	REICH D.	D	ASW 15	3233	404	604	440	0	1000	785	3233
11	NO	GRAF A.	D	ASW 19	3133	674	438	361	0	747	913	3133
12	13	ESPOSTO V.	A.V.M.	Libelle R.F.	2864	312	636	0	543	841	532	2864
13	IL	RIVA A.	A.V.M.	Cirrus Std..	2758	247	660	280	840	339	639	3005
14	28	MONTI LORENZO	AVAL	ASW 15	1803	69	196	440	0	312	786	1083
15	511	DANESY E.	Ae.C. Torino	ASW 15	1564	877	0	375	0	312	0	1564

COPPA DEL VELINO - Classifica Generale
 Rieti 8 - 16 Luglio 1989

pos.	ng.	Pilota	Ente/Nazione	aliante	Punti	prv.1	prv.2	prv.3	prv.4	prv.5	totale
1	GM	COSIMI G.	Ae.C. Rieti	Ventus B	3554	950	817	0	905	882	3554
2	IX	PASSARDI ROBERTA	AVAL	Discus	3522	1000	1000	522	464	1000	3986
3	3B	BALZER M.	AVA Valbrembo	ASH 25	3509	712	808	1000	863	838	4221
4	TS	STAGI F. (*)	A.V.M.	LS 4	3356	784	754	522	932	886	3878
5	B1	AMETTA M. (*)	Ae.C. Roma	DG 300	3220	514	763	339	1000	943	3734
6	0A	GIACOBBE D.	AV Voghera	ASW 20	3145	791	947	503	904	257	3402
7	K	MARZOTTO G. (*)	Ae.C. Thiene	PIK 20	2971	583	858	429	916	614	3400
8	GS	SCAGLIONI G.	AVA Valbrembo	LS 3	2217	290	810	749	369	0	2217
9	EG	LUCCO G.	Ae.C. Torino	LS 6	2167	332	770	326	384	601	2493
10	55	COX F.	Ae.C. Roma	ASW 20	1703	419	0	0	854	430	1703
11	50	ALES G.	Ae.C. Rieti	LS 3	1478	197	128	749	83	405	1561

(*) Promossi alla Categoria Nazionale

1989 COPPA INTERNAZIONALE DEL MEDITERRANEO - 15 METER CLASS
OFFICIAL OVERALL SCORING

P.Comp.n.	Competitor	Nation/Club	Glider type	points	day 1	day 2	day 3	day 4	day 5	day 6	day 7	total
1	Y GALETTO G.	I - AeC Bolzano	LS 6	5817	917	957	1000	1000	960	789	983	6606
2	AJ De Orleans B.A.	E - R.A.C.E.	ASW 20	5757	892	1000	985	1000	880	1000	760	6517
3	VS Ghiorzo S.	I - AVM	LS 6	5714	908	818	894	947	1000	976	989	6532
4	CA Navas G.	F - Lyon CVVL	LS 6	5557	1000	859	782	947	862	912	977	6339
5	007 Bertoncini L.	I - AVM	Ventus	5446	935	738	909	979	834	976	813	6184
6	CC Costa C.	I - AVAL	ASW 20	5337	872	939	927	856	459	935	808	5796
7	GD Janowitsch W.	A - WR Neustadt	Ventus	5269	882	817	635	819	851	900	1000	5904
8	BC Urbani L.	I - GVA	ASW 20	5230	844	790	837	984	849	903	813	6020
9	SS Servilio S.	I - AeC Roma	ASW 20	5173	733	850	814	995	888	893	690	5863
10	C6 Hagenmueller R.	A	LS 6	5081	906	949	685	947	457	977	617	5538
11	GM Marchisio G.	I - AeC Torino	LS 6	4976	885	681	880	882	758	890	637	5613
12	51 Wienberg I.	DK - Silkeborg	Ventus	4888	865	839	821	869	459	931	563	5347
13	C Cala' S.	I - AeC Rieti	ASW 20	4865	790	708	567	918	873	816	760	5432
14	55 Hansen K.	DK - Erning	Ventus	4784	630	658	890	840	783	983	513	5297
15	B6 Monti Luca	I - AVAL	ASW 20	4762	780	765	818	787	737	875	688	5450
16	SL Secomandi M.	I - AVAL	ASW 20	4714	0	688	816	742	835	866	767	4714
17	YN Skaerlund N.	DK - Herning	LS 6	4693	690	699	780	882	752	890	513	5206
18	AS Villa A.	I - AVM	ASW 20	4682	762	753	860	947	456	904	291	4973
19	X Balestra B.	I - GVA	LS 3	4519	607	665	715	970	718	763	688	5126
20	C3 Monti Lorenzo	I - AVAL	ASW 20	4453	649	559	835	872	790	748	518	4971
21	WJ Vergani W.	I - AVAL	Ventus	4420	650	727	906	995	454	166	688	4586
22	63 Grabner V.	A - Woerschach	Ventus	4387	776	759	349	742	749	852	509	4736
23	AP Passarelli G.	I - A. V. Voghera	ASW 20	4328	187	585	740	922	703	787	591	4515
24	C4 Nedialkov K.	I - AeC. Roma	ASW 20	4313	368	580	749	856	762	848	518	4681
25	VF Fontana V.	I - AVAL	LS 6	4276	661	800	0	918	214	995	688	4276
26	PU Dossing E.	DK - Viborg G. C.	LS 6	4143	795	632	849	66	459	890	518	4209
27	SH Schlachter H.	A	ASW 20	4128	652	550	451	819	732	857	518	4579
28	GV Mazzi G.	A. V. Voghera	Ventus	3940	771	167	728	723	280	750	688	4107
29	DA Giacobbe D.	I - A.V. Voghera	ASW 20	3846	603	542	675	539	672	666	688	4385
30	C1 Budini Gattai A.	I - AeCCVV	ASW 20	3680	484	510	798	742	280	628	518	3960
31	EE Davini G.	I - AVM	ASW 20	3380	35	560	659	742	167	739	513	3415
32	OK Cappi C.	I - AVM	ASW 20	3204	462	200	539	635	277	778	513	3404
33	161 Righini A.	I - AVAL	LS 6	2970	282	562	792	151	793	390	143	3113
34	SD Ales G.	AeC.Rieti	LS 3	1197	286	0	180	539	192	0	0	1197

1989 COPPA INTERNAZIONALE DEL MEDITERRANEO - STANDARD CLASS
OFFICIAL OVERALL SCORING

P.Comp.n.	Competitor	Nation/Club	Glider type	points	day 1	day 2	day 3	day 4	day 5	day 6	day 7	total	
1	T5	Leutenegger S.	CH - Winterthur	DG 300	5597	895	904	1000	769	956	989	853	6366
2	ZL	Haemmerle H.	A	LS 7	5564	1000	910	957	1000	832	865	831	6395
3	3A	Avanzini L.	I - AVAL	Discus	5492	878	846	360	858	1000	1000	900	5852
3	K	Colombo V.	I - AVAL	Discus	5492	567	868	949	836	940	999	900	6059
5	AX	Nietlispach H.	CH	Discus	5427	893	843	941	826	930	994	626	6053
6	LB	Brigliadori R.	I - AVM	Discus	5403	972	1000	853	786	751	792	1000	6154
7	11	Perotti N.	I - AeC Aosta	Discus	5269	836	806	803	882	865	986	894	6072
8	BT	Danz W.	CH - SG Churfirsten	DG 300	5218	968	894	848	718	929	767	812	5936
9	BP	Blumer E.	CH - Fribourg	Discus	5204	926	851	807	832	909	756	879	5960
10	XD	Doebeli F.	CH - SG Lagern	Discus	5195	944	880	816	839	863	748	853	5943
11	BK	Keim Katrin	D - Sindelfingen	Discus	5077	899	821	824	448	863	933	737	5525
12	SG	Stoegner G.	A	LS 4	5023	767	838	873	634	925	940	680	5657
13	IX	Gavazzi M.	I - AVAL	Discus	4949	911	900	903	735	647	286	853	5235
14	AG	Gritti A.	I - AVAD	DG 300	4946	786	902	853	683	922	727	756	5629
15	81	Kammerhofer J.	A	LS 4	4455	683	820	755	610	716	871	110	4565
16	65	Pronzati M.	I - AVAL	Discus	4062	0	816	879	715	934	187	531	4062
17	D1	Pedersen J.	DK - Nordsjaellands	ASW 24	4017	748	0	0	783	662	930	894	4017
18	L1	Schuster G.	A	LS 4	3957	721	716	436	423	711	732	641	4380
19	D6	Sarti E.	I - AeC Rieti	LS 4	3893	744	733	748	436	613	619	176	4069
20	X7	Jorgensen T.	DK - Midtsjaellands	LS 4	3793	752	553	751	447	664	414	626	4207
21	SM	Montemaggi S.	I - Borgo S. Lorenzo	DG 300	3630	423	531	437	486	600	742	834	4053
22	27	Arndt O.	DK - Nordsjaellands	Discus	3319	609	547	719	307	631	163	506	3482
23	S	Loviscek G.	I - AVAD	DG 300	3255	646	749	85	448	120	761	531	3340
24	B1	Ametta M.	I - AeC Roma	DG 300	2857	636	679	189	416	787	150	0	2857
25	LG	Gamsjaeger	A - Landesverband	DG 300	2635	279	491	189	665	558	359	283	2824
26	PR	Pozzi G.	I - AVM	Discus	2482	517	653	533	419	185	175	0	2482
27	d1	Mogens H.	DK - Nordsjaellands	ASW 24	1256	0	549	707	0	0	0	0	1256

1989 COPPA INTERNAZIONALE DEL MEDITERRANEO - OPEN CLASS
OFFICIAL OVERALL SCORING

P.Comp.n.	Competitor	Nation/Club	Glider type	points	day 1	day 2	day 3	day 4	day 5	day 6	day 7	total	
1	YY	Gantenbrink S.	D - Menden	Nimbus 3 22.9	5933	1000	988	980	1000	232	965	1000	6165
2	IK	Blatter F.	CH	ASH 25	5618	753	1000	979	890	887	951	911	6371
3	X3	Monti R.	I - AVAL	ASH 25	5603	930	871	945	857	1000	1000	256	5859
4	LL	Brigliadori L.	I - AVM	ASH 25	5557	986	934	881	945	358	863	948	5915
5	61	Peter E.G.	D - Freiburg	Ventus 17.50	5300	766	940	933	819	866	976	265	5565
6	GB	Bourgard P.	B - Royal Verviers	Nimbus 3 22.9	5296	973	981	744	739	843	891	864	6035
7	66	Keim Klaus	D - Sindelfingen	ASH 25	5214	685	695	924	898	946	854	897	5899
8	JR	Rantet J.	F	ASH 25	5186	799	918	915	870	820	828	835	5985
9	73	Binder H.	CH	Nimbus 3 22.9	5134	884	725	832	938	838	839	803	5859
10	XX	Holighaus K.	D - Kircheim	Ventus 17.50	4979	824	918	1000	989	303	864	384	5282
11	HP	Grund M.	D - Stuttgart	Ventus 17.50	4946	497	797	848	891	860	679	871	5443
12	2E	Emmerich W.	D - Sindelfingen	Ventus 17.50	4704	707	754	838	620	812	709	884	5324
13	99	Manzoni R.	I - AVAL	Nimbus 3D	4531	741	810	889	846	293	798	447	4824
14	E22	Pronzati A.	I - AVAL	Ventus 17.50	4489	679	662	899	645	814	790	501	4990
15	56	Schumacher J.	D - Wachtersberg	ASH 25E	4370	698	777	787	746	685	677	372	4742
16	3B	Balzer M.	AVAD	ASH 25	3854	753	671	852	517	758	0	303	3854
17	S11	Hermann H	D - Sindelfingen	Ventus 17.50	3785	641	723	798	620	818	185	0	3785
18	HM	Husar J.	A	ASH 25	3486	525	550	914	525	811	161	0	3486
19	YI	Colombo A.	I - AeC. Rieti	Janus C	3161	269	676	497	821	264	610	288	3425
20	CM	Mussio R.	I - AVAD	ASH 25	2447	792	801	854	0	0	0	0	2447
21	AN	Pavesi G.	I - AVAL	Janus C.	2243	182	179	195	682	264	623	297	2422
22	FA	Actis F.	AeC.Torino	ASH 25 E	749	194	134	0	0	228	193	0	749

COPPA CITTA' DI RIETI - Classifica Generale
Rieti 15 - 24 Agosto 1989

pos.	ng.	Pilota	Ente/Nazione	aliante	Punti	prv.1	prv.2	prv.3	prv.4	prv.5	prv.6	prv.7	prv.8	prv.9	totale
1	99	MANZONI R.+ MANZONI	AVAL	Nimbus 3D	7812	0	1000	1000	1000	961	955	914	1000	982	7812
2	66	ORSI GIORGIO + 1	GVV N.Valzania	ASH 25	7487	960	851	781	153	1000	1000	1000	895	1000	7640
3	I	NEDIALKOW K. + 1	Ae.C. Roma	Janus B	6090	961	851	506	716	175	877	832	851	496	6265
4	S	FERGNANI M. + 1	AVF	Janus B	5991	645	607	947	650	865	827	455	774	876	6446
5	KA	MAGNI V. (*)	AVF	Nimbus 2	5739	0	551	800	415	881	926	346	850	970	5739
6	BM	BELLORA M.	GVV N.Valzania	DG 300	4968	0	361	863	634	978	534	390	727	481	4968
7	B1	AMETTA M.	Ae.C. Roma	DG 300	4840	0	625	813	573	945	601	455	216	612	4840
8	KK	KEIM K.	D	Glass.604	4643	960	796	944	995	1948	0	0	0	0	4643
9	M7	SCHANZ M.	D	Ventus B	4372	985	821	288	727	625	405	398	123	0	4372
10	SD	RICCITELLI M.	Ae.C. Rieti	DG 400	3329	325	419	0	0	479	173	613	752	568	3329
11	VV	POLETTI F.	A.V.M.	Twin Astir	3136	0	297	448	522	597	343	0	586	343	3136
12	GM	COSIMI G.	Ae.C. Rieti	Ventus B	2965	0	443	733	0	604	0	889	296	0	2965
13	FR	GALLI P.	Ae.C. Rieti	Cirrus Std.	2094	0	454	245	0	133	331	181	289	461	2094
14	LG	MAZZI G.	Voghera	ASW 22	912	0	0	168	477	267	0	0	0	0	912
15	BK	KEIM KATRIN	D	Discus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16	LA	BRAMBILLA L.	AVAL	DG 400	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

(*) promosso alla categoria Nazionale

CAMPIONATO ITALIANO PROMOZIONE - Classifica Generale
Rieti 15 - 24 Agosto 1989

pos.	ng.	Pilota	Ente/Nazione	aliante	Punti	prv.1	prv.2	prv.3	prv.4	prv.5	prv.6	prv.7	prv.8	totale
1	F	MAYER L. (*)	AVA Valbrembo	DG 300	6356	1000	963	911	758	981	743	1000	608	6964
2	IS	LONGHI M. (*)	AVA Valbrembo	DG 300	6328	962	380	1000	783	1000	1000	716	867	6708
3	25	SPREAFICO G. (*)	AVA Valbrembo	Kestrel 17	5864	401	980	844	941	962	918	690	575	6265
4	B17	BRUNI P. (*)	A.V.M.	ASW 19 B.	5766	613	920	849	939	438	730	725	1000	6214
5	SL	LANG (*)	AVAL	ASW 20	5634	740	1000	824	759	587	803	812	696	6221
6	CC	CERIANI D.	A.V.M.	ASW 15 B.	4104	625	330	395	914	381	750	264	709	4368
7	S2	MERIGIOLA S.	Ae.C. Roma	DG 300	3793	945	0	0	1000	534	776	0	538	3793
8	SS	COX F.	Ae.C. Roma	ASW 20	3356	867	602	0	719	391	0	777	0	3356
9	UJ	COLOMBO F.	AVAL	DG 300	3305	601	467	537	0	366	379	554	401	3305
10	GS	SCAGLIONI G.	AVA Valbrembo	LS 3 A	2121	399	666	529	527	0	0	0	0	2121
11	L	DANIELI L.	ATEV	LS 4	625	0	0	0	625	0	0	0	0	625
12	TM	BARBARI F.	Ae.C. Trento	LS 4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

(*) Promossi alla Categoria Nazionale

AERMACCHI

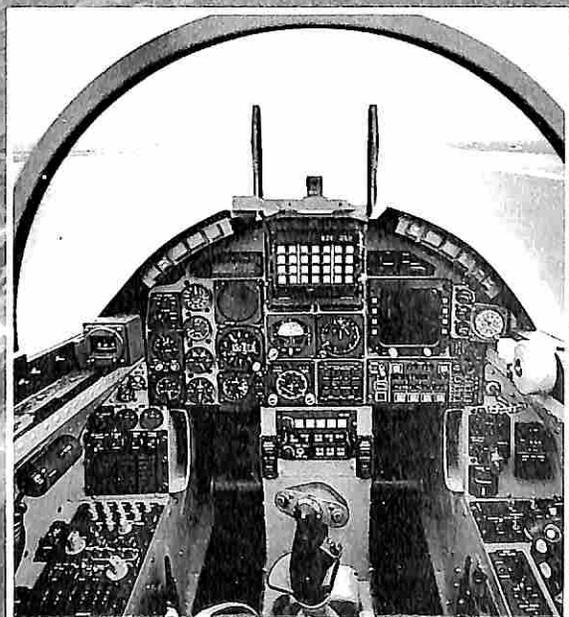
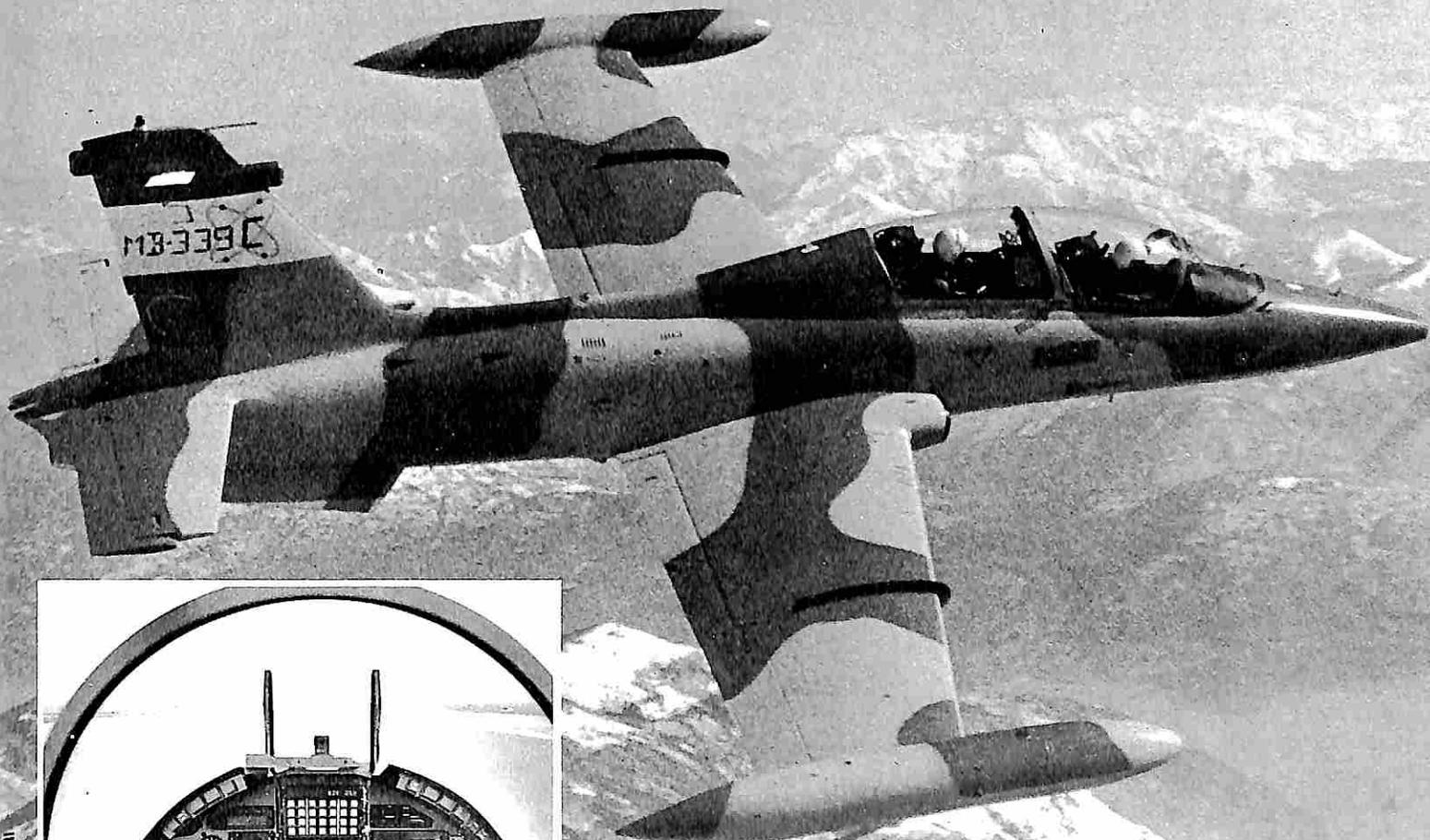
LA VERSATILITÀ DELLA TECNOLOGIA ITALIANA

MB-339C 

UN SISTEMA ADDESTRATIVO COMPLETO D'AVANGUARDIA

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

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



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



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: 330437 - Facsimile (02) 6985588

Gli assenti hanno sempre torto!?

E già siamo alla vigilia di un altro Briefing.

E ancora una volta ci arriviamo abbastanza disinformati e quindi sprovvisti di argomenti sui quali dissertare, discutere, criticare, a meno che non si voglia ricorrere ai diversi appelli lanciati all'aria dalla rivista, oppure lasciare spazio a polemiche, piuttosto improduttive, intorno ai bilanci economici del nostro volo a vela.

Nell'intento di dare più anima a questo nostro «invidiato» Briefing, ritengo doveroso il tentativo di promuovere una discussione su un argomento determinante per dare un nuovo impulso al nostro volo a vela, e l'argomento è quello più volte accennato sulla rivista e cioè: la costituzione della Federazione Italiana Volo a Vela.

Lo scopo della Federazione non è quello rivoluzionario, che taluni vorrebbero attribuirgli, ma più semplicemente quello di ottenere una maggiore autonomia di gestione e di svolgere (con più competenza, in tempo più breve e con oneri molto più modesti, tanto per ripetermi) quel lavoro che la struttura dell'Ae.C.I. non riesce a svolgere.

L'auspicata e necessaria autonomia può essere realizzata anche attraverso una semplice delega ad operare «per ordine e conto» dell'Aero Club d'Italia, e la Federazione rappresenterebbe, con la propria personalità giuridica, l'unico rappresentante di specialità, delegato a tempo determinato conforme alle scadenze di statuto dell'Ae.C.I.

È appena il caso di dire che tale ipotesi sarebbe realizzabile solo se l'Aero Club d'Italia volesse operare in tal senso — concordando cioè una delega alla Federazione per curare, quale unica rappresentante di specialità, la gestione ordinaria dell'attività volovelistica e dei relativi contributi — senza per altro abbandonare «le redini del potere», quali la facoltà di non rinnovare la delega, il potere sportivo quale unico rappresentante FAI, la gestione dei piani «rinnovo flotta», nonché il «placet» sugli eventuali contributi CONI.

Potrebbe sembrare ancora una gravosa «sudditanza», ed in realtà lo è, ritengo però — e forse qui pecco, come sovente mi accade, di ingenuità — che la parte positiva dovrebbe consistere nel fatto che la ventilata maggior autonomia ridarebbe vitalità e slancio al sopito entusiasmo del volontariato che l'attività volovelistica sa suscitare.

Circa gli impegni concreti che la Federazione dovrebbe affrontare — fermo restando l'azione del volontariato che dovrà essere sollecitato anche alla periferia — ritengo fondamentale il lavoro che potrà essere svolto attraverso il diretto coinvolgimento dell'Aero Club Centrale di Volo a Vela di Rieti, dove dovrebbe aver sede la stessa Federazione.

(Memore degli accadimenti di oltre quarant'anni fa ritengo che l'ubicazione sia idonea, anche se non equidistante!)

Questa in sintesi una realistica proposta, che potrebbe concretizzarsi senza gravose problematiche, e che consentirebbe di dare più corpo all'«ecce volo a vela» tardivamente quanto inaspettatamente «scoperto» in quel di Borgo San Lorenzo.

È su questa proposta che amerei conoscere l'opinione della troppo silenziosa base volovelistica, nella quale continuo ostinatamente a credere.

Una base che dispone anche di un indiscusso quanto inutilizzato potere — il Briefing per tradizione è ad essa destinato — che potrebbe, se necessario, manifestare.

E torno al titolo, nel quale l'esclamativo sta a conferma della consuetudine, mentre l'interrogativo vuol ricordare che taluni preferiscono «non partecipare» nella convinzione di potere intervenire «dopo e in alto loco». Malgrado abbia partecipato a tutte le sue vicissitudini, continuo a credere che il Briefing — se la base lo vuole — può rappresentare un momento determinante.

RENZO 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

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
Telefono & Fax 031/266636

VOLO A VELA - c/o PEDROLI
Via Soave 6
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

AGOSTO-SETTEMBRE 1989

N. 195

ISSN-0393-1242

SOMMARIO:

- 203 GLI ASSENTI HANNO SEMPRE TORTO!?
- 211 ASIAGO SESSANTACINQUE ANNI DOPO
- 213 C.I.M. - CLASSE CLUB E COPPA VELINO
- 215 UN'ALTRA COPPA INTERNAZIONALE DEL MEDITERRANEO
- 219 GLI EUROPEI FEMMINILI NELL'UNIONE SOVIETICA
- 225 P O L I C O R O !
- 229 TABELLA PRIMATI MONDIALI E NAZIONALI, MASCHILI
- 231 DIALOGO DI UN PRESIDENTE...
- 237 CAMPIONATO DI DISTANZA: A OVEST, QUALCOSA
DI NUOVO!
- 241 VIRATE... INTORNO AD UN TEMA (2)
- 244 ADATTAMENTI CARDIO-VASCOLARI IN PILOTI DI VOLO
A VELA
- 245 VOLO A VELA... AVANGUARDISTICO
- 246 ZEFIRO 940
- 247 CONDIZIONI METEOROLOGICHE FAVOREVOLI...
- 250 AWE - PROGRAMMA PER LA VALUTAZIONE DEL VOLO
- 251 PREVENZIONE & SICUREZZA
- 255 VIP - INTERNATIONAL GLIDING CLUB
- 257 VOLO A VELA AL SERVIZIO DEI VOLOVELISTI
- 265 ULTIMISSIME

IN COPERTINA:

Il Ventus 17 m di Gostner e sullo sfondo il Catinaccio
(foto di Giorgio Galetto)

Redazione e Amministrazione: Aeroporto «Paolo Contri»
21100 Varese, Calcinate del Pesce, tel. 0332/310073 - C.F. & P. IVA 00581360120
Autorizzazione Tribunale di Milano del 20 marzo 1957, n. 4269 di Registro
Bimestrale, spedizione in abbonamento postale, gruppo IV/70. Pubblicità inferiore al 70%.
È permessa la riproduzione, quando non espressamente vietata, citando la fonte.

Glasfaser Italiana s.p.a.

ALIANTE E MOTOALIANTE	:	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 ALIANTE 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 ALIANTE E MOTOALIANTE



TUTTO PER L'ALIANTE ED IL MOTOALIANTE



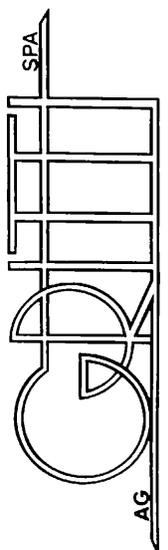
AVIATION COMMUNICATION SYSTEMS

MODEL	FSG 70	FSG 71 M	FSG 5	FSG 4	FSG 5 W
FCC (USA)	yes	yes	yes	yes	no
TSO /LBA	pending / yes	pending / yes	N/A	N/A	N/A
Airborne, installation mounting system transceiver panel size	direkt fixed, panel 57 mm/2 1/4" ∅	direkt fixed, panel 57 mm/2 1/4" ∅	UL, parachute -	UL, parachute -	UL, parachute -
Portable Version	yes	yes	Hand-held	Hand-held	Hand-held
Mobile Version	yes	yes	yes	yes	yes
Fixed base Version	yes	yes	yes	yes	yes
Back up	yes	yes	yes	yes	yes
Portable case, type Tx duty cycle (%), Sby Operation time	70 PC and 70 PS 20% 10% Sby 17 33 200hrs	70 PC and 70 PS 20% 10% Sby 17 33 200hrs	N/A 20% 10% 5% Sby 5 8 12 24hrs	N/A 20% 10% 5% Sby 5 8 12 24hrs	N/A 20% 10% 5% Sby 5 8 12 24hrs
Channels / Freq. range	760/118-136.975	760/118-136.975	760/118-136.975	6 out of 760	1040/118-143.975
Memory channels	-	10	-	-	-
Transmitter output	min. 6 W	min. 6 W	1 W	1 W	0.8...1 W
Transmitter duty cycle	100%	100%	100%	100%	100%
Audio (Speaker)	8 W / 2 Ω	8 W / 2 Ω	0.7 W / 8 Ω	0.7 W / 8 Ω	0.7 W / 8 Ω
Audio (Phones)	35 mW / 500 Ω	35 mW / 500 Ω	0.3 W / 8 Ω	0.3 W / 8 Ω	0.3 W / 8 Ω
Frequency tolerance	< ± 15 ppm	< ± 15 ppm	< ± 20 ppm	< ± 20 ppm	< ± 20 ppm
Sensitivity (m = 30%)	< 1 μV / 6 dB	< 1 μV / 6 dB	< 1 μV / 6 dB	< 1 μV / 6 dB	< 1 μV / 6 dB
Selectivity ± 8 kHz Selectivity ± 25 kHz	< 6 dB > 70 dB	< 6 dB > 70 dB	< 6 dB > 60 dB	< 6 dB > 60 dB	< 6 dB > 60 dB
Spurious response Rx	> 80 dB	> 80 dB	> 60 dB	> 60 dB	> 60 dB
AGC range	5 μV... 0,2 V / < 6 dB	5 μV... 0,2 V / < 6 dB	5 μV... 0,1 V / < 6 dB	5 μV... 0,1 V / < 6 dB	5 μV... 0,1 V / < 6 dB
Supply voltage range	9.7...15.2 V	9.7...15.2 V	11...15.2 V	11...15.2 V	11...15.2 V
Low voltage warning	< 11 V (LCD blinking)	< 11 V (LCD blinking)	5 LED test	5 LED test	5 LED test
Standby (typ.)	< 25 mA	< 25 mA	< 15 mA	< 15 mA	< 15 mA
Receive (typ.)	140 mA	140 mA	35 mA	35 mA	35 mA
Transmit (typ.)	1.5 A	1.5 A	400 mA	400 mA	400 mA
Mike dyn. (ext.) 200 (600) Ω	2...10 mV	2...10 mV	2...10 mV < 200 Ohm	2...10 mV < 200 Ohm	2...10 mV < 200 Ohm
Amplified mike	0.1...1 V	0.1...1 V	-	-	-
Modulation compressor	yes	yes	yes	yes	yes
Climax audio filter	yes	yes	yes	yes	yes
Auxiliary audio input	yes	yes	-	-	-
Intercom	yes	yes	no	no	no
Transmit side tone	yes	yes	optional	optional	yes
Frequency display	LCD	LCD	mechanical	label	LCD
Display Illumination	14/28 V ext.	14/28 V ext.	internal LED	no	internal LED
Altitude ft/m MSL	50000 / 15000	50000 / 15000	50000 / 15000	50000 / 15000	50000 / 15000
Temperature range	-20 °C / + 55 / + 71 °C	-20 °C / + 55 / + 71 °C	-20 °C / + 60 °C	-20 °C / + 60 °C	-20 °C / + 60 °C
Dimensions W x H x D (mm)	63 x 61 x 237 mm	63 x 61 x 237 mm	83 x 35 x 209 mm	83 x 35 x 209 mm	88 x 54 x 233 mm
Weight (kg/lbs)	0.74 kg / 1.63 lbs.	0.80 kg / 1.76 lbs.	0.87 kg / 1.91 lbs.	0.87 kg / 1.91 lbs.	1.05 kg / 2.3 lbs.
Depth behind panel incl. plugs and wiring	240 mm	240 mm	-	-	-

TECHNICAL INFORMATION

VHF AVIATION RADIO

Walter Dittell GmbH



I-39100 BOLZANO/BOZEN - Via Maso della Pieve 72 Pfarrhofstraße
Tel. 0471/940001 (5 linee) - Telex 400312 GRITTI I - Telefax 0471/940472

„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):

HxLxP: 60x60x88 mm

peso: 0,26 Kg

unità ricetrasmittente

AT 2000 (2) R:

HxLxP: 253x50x232,5 mm

peso: 1,2 Kg

 **BECKER**
FLUGFUNK

Avionics made in Germany

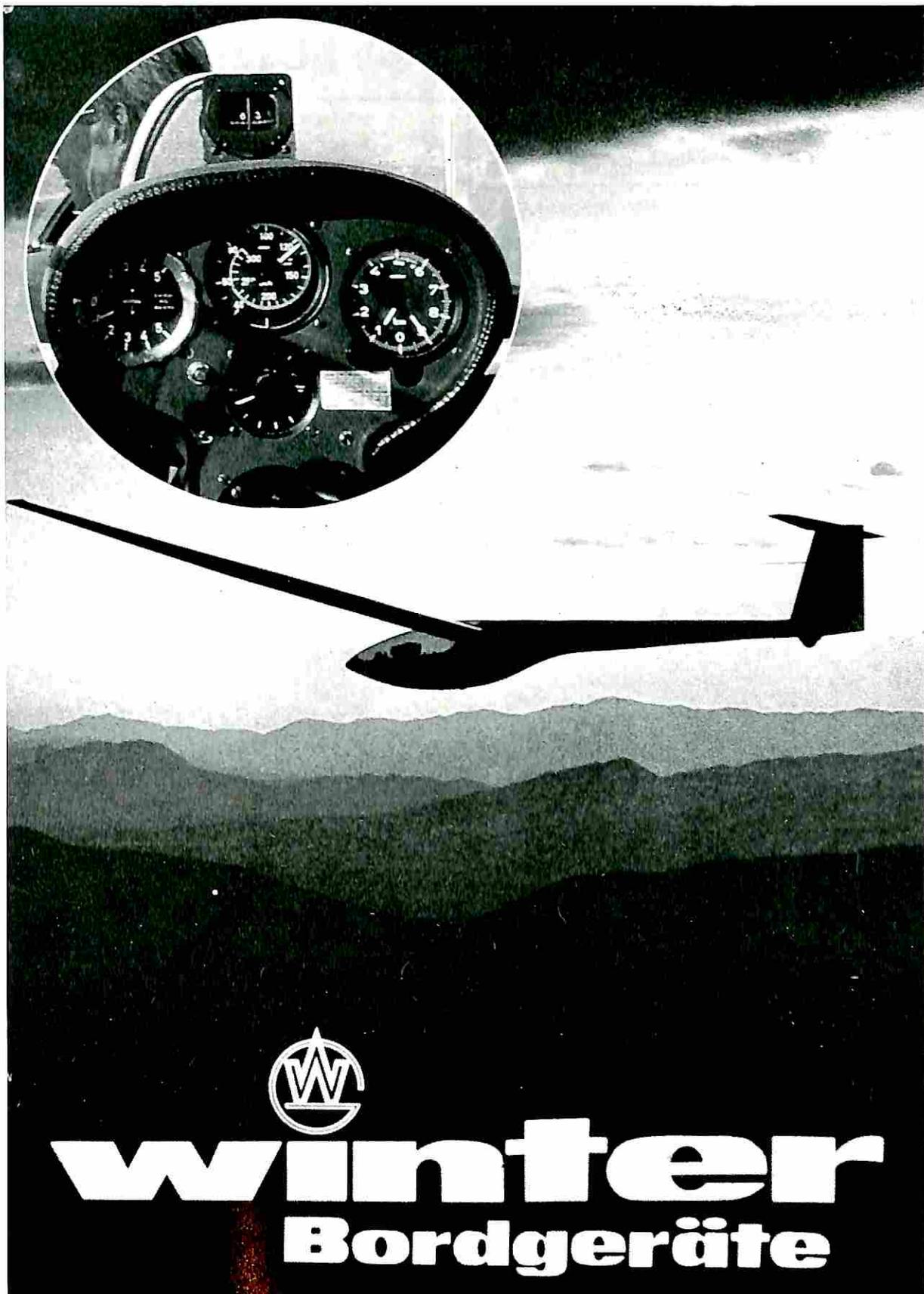
Becker Flugfunkwerk GmbH

Niederwaldstr. 20

D-7550 Rastatt

Tel. (0 72 22) 12-0 · Tx. 781 271

Telefax 1 2217



winter

Bordgeräte

GLASFASER ITALIANA spa

VALBREMBO (BG) Tel. 035/528011 - Fax 035/528055

“air classic”



biposto scuola
apertura alare 17 mt
efficienza max 35 (DFVLR)



monoposto da addestramento
scuola e performance, apertura 15 mt
efficienza max 34 (DFVLR)



monoposto classe STANDARD
apertura 15 mt, peso max 500 Kg
efficienza max 43
E versione decollo autonomo
salita 2,8 m/sec
efficienza max 43



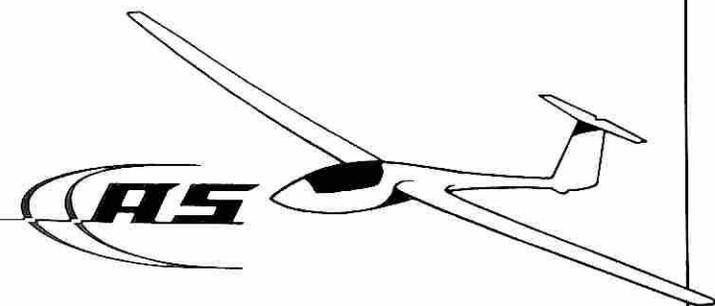
monoposto classe 15 METRI
peso max al decollo 525 Kg
efficienza max 43 (DFVLR)
peso max al decollo 454 Kg
efficienza max 43 a 90 Km/h (DFVLR)
C disponibile versione con prolunghe
a 16,6 mt, efficienza max 46 (DFVLR)



monoposto classe LIBERA
apertura alare 25 mt
peso max al decollo 750 Kg
efficienza max 60
B
BE versione motoalante
peso max al decollo 750 Kg
efficienza max 60



biposto classe LIBERA
apertura alare 25 mt
peso max al decollo 750 Kg
efficienza max 58
E versione con motore di sostentamento
salita 0,8 m/sec
efficienza max 58



*Rappresentante esclusivo per l'Italia
di tutta la gamma:*

ALEXANDER SCHLEICHER
GMBH & C. - Segelflugzeugbau
D 6416 Poppenhausen-Wasserkuppe

Agente per la vendita del velivolo
MAULE 180 e 235 HP
Eccezionale per traino alianti!

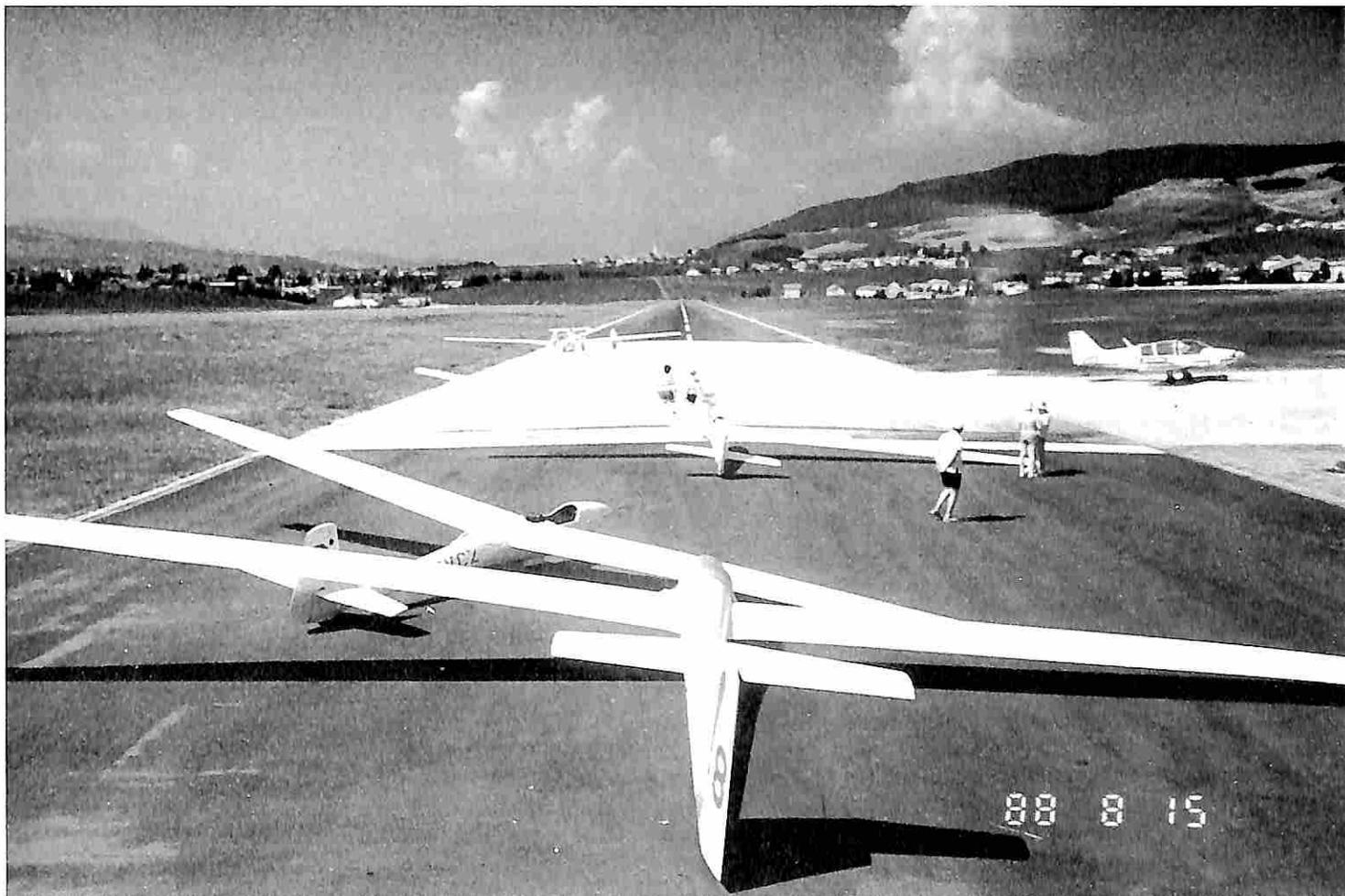


Rappresentante esclusivo
per l'Italia
Modifica Mecanair
per PIPER PA 18 180 HP
Elica quadripala
Ottimale per traino alianti
e volo in montagna



Asiago sessantacinque anni dopo Fusse che fusse la volta bona!

di SMILIAN CIBIC



Reduce da Rieti, ho volato col mio Kestrel, che quasi non mi conosce più (ma ci pensano gli amici a fargli prendere un po' d'aria, come a un cane che non esce mai). Non un gran volo, un paio d'ore sulle montagne qui intorno, tanto per riabilitarmi a stare per aria invece di vederlo fare dagli altri, come mi succede da tempo. In verità la giornata non offriva molto di buono, come spesso succede in questa stagione, quando le basi tendono ad abbassarsi ed impediscono, almeno a quelli poco allenati come me, di uscire dall'Altopiano.

Ho mangiato qualcosa e, mentre in poltrona tento di fare un pisolino, sento ogni giorno un traino o un motoalante passarmi sopra la testa, e più tardi dalla terrazza dell'appartamentino che domina la pista vedrò un susseguirsi di verricellate ed atterraggi.

Ed a me, nato volovelisticamente ad Asiago, il cuore si riempie di gioia all'idea che forse questa è la volta buona per il decollo di questo centro che ha un posto nella storia del volo a vela, se appena arrivato al museo della Wasserkuppe vengo indirizzato dal custode, che ci sente parlare italiano, alla sezione dedicata alle gare del 1924, e se ricevo in questi giorni una lettera dall'America di gente che, interessandosi della storia del volo a vela, mi chiede indicazioni per visitare la località e domanda se c'è un museo. Ma se Asiago è nota nella storia del volo a vela essenzialmente per un episodio a sé stante, costituito dalle gare dell'autunno del 1924, con le imprese del formidabile squadrone tedesco culminate con un primato mondiale di distanza di Martens di 21,4 Km, essa ha avuto almeno due altri periodi di intensa attività.

Il primo ha avuto inizio nell'estate del 1936 con la Prima Scuola Nazionale di Volo Veleggiato, che ha proseguito la sua attività fino all'8 settembre 1943 (in quella data vi erano ad Asiago 60 allievi con una quindicina di alianti, sei traini e sei verricelli). In occasione di alcuni raduni annuali i migliori volovelisti italiani dell'epoca vi stabilivano una serie di primati nazionali, tra i quali quelli di Carlo Deslex, che per la prima volta superava i 5 mila metri di quota ed al quale è intitolata l'Associazione Volovelistica locale.

Il secondo periodo iniziava nel 1956 con i campi estivi dell'Aero Club di Vicenza ai quali partecipavano anche piloti padovani, trentini e triestini. Vi si svolgeva in particolare una notevole attività didattica, sotto l'appassionata e abile guida del comandante Domenico Brazzale, che utilizzando al massimo tempo e mezzi portava al decollo gli allievi in un paio di settimane. Poi per varie ragioni, principalmente per i lavori senza fine di costruzione della pista in cemento, l'attività si è prima arrestata da parte dei volontari volovelisti asiaghesi (che rinforzavano e ringiovanivano le loro file qualche anno fa con un corso condotto sul posto da Volpi) con uno dei due verricelli regolarmente operanti in Italia, con qualche breve incursione ferragostana di vicentini, trentini e padovani.

Negli anni più recenti i volovelisti dell'AeC vicentino, che operavano, oltre che sull'aeroporto di Vicenza, principalmente su quello di Thiene, dove avevano costituito l'Associazione e l'Accademia Volovelistica Arturo Ferrarin e costruito coi loro mezzi due hangar, trovavano sempre più difficile nell'interno del club la convivenza con i colleghi del volo a motore. Lasciavano quindi quasi tutti il club stesso, ma non riuscivano, se non in pochi, a trovare posto nell'AeC di Thiene, evidentemente timoroso di vedere lo sparuto gruppo di piloti a motore sopraffatto dai sempre più numerosi ed attivi volovelisti dell'Associazione. E mentre da un lato l'appassionata opera dei Pasin, Marzotto, Bellorio, Altieri, Grazioli, Cason, ecc. che portava tra l'altro l'anno scorso all'organizzazione del campionato italiano della 15 metri, ingrossava le file dei piloti, soprattutto con ragazzi molto più giovani dei giovani quarantenni che vediamo sui nostri campi di volo, da parte dell'AeC Thiene si inventavano sempre nuovi intralci all'attività volovelistica.

Nel frattempo l'Associazione Volovelistica C. Deslex di Asiago cercava, sotto l'impulso in particolare di Bissaro e Alzetta, dapprima l'aggregazione all'AeCI e quindi l'affiliazione come AeC trovando varie difficoltà.

È sembrato a questo punto logico alle due associazioni, che fra l'altro operano normalmente in sedi complementari (Asiago è comoda d'estate anche ai vicentini, Thiene d'inverno agli asiaghesi), di unire le forze (una sessantina di piloti attivi ed una ventina di aliati) costituendo l'Associazione Volovelistica Prealpi Venete, con sede in Asiago, e richiedendone l'affiliazione come Aero Club.

Superate con un accordo le residue incomprensioni con l'AeC Vicenza e cedendo, pur di andare avanti, sull'ultima irragionevole pretesa dell'AeC Thiene, la neonata associazione vedeva accolta dall'AeCI il 24 giugno la sua richiesta ed iniziava la sua attività con un campo nelle prime due decadi di agosto. Ad esso partecipavano i piloti dell'Associazione con ospiti padovani, trentini e tedeschi. Arrivato da Rieti verso la fine del periodo, sono rimasto piacevolmente sorpreso dall'atmosfera che vi ho trovato, ed il cui merito va attribuito sia ai promotori dell'iniziativa che ai partecipanti, in particolare ai giovani che hanno attivamente collaborato coinvolgendo mogli e morose in campo e nelle numerose e simpatiche riunioni serali.

Verranno anche i dati statistici più precisi a confermare le circa 500 ore di volo svolte nel periodo, ma per adesso mi preme di confermare con grande soddisfazione che finalmente esiste l'AeC Prealpi Venete e che con esso ci sono le premesse per un rilancio definitivo di Asiago.

Vi si può intravedere un potenziamento dell'attività del volo a vela vicentino, in particolare in primavera ed estate. Ciò dovrebbe avvenire senza abbandonare la sede di Thiene, per la quale sembrano prospettarsi nuove soluzioni che consentirebbero di superare le attuali difficoltà (ma ne potrebbero sorgere delle nuove coi piani di potenziamento dell'aeroporto).

Si dovrebbero inoltre, con l'aiuto degli enti turistici locali, propagandare campi di piloti italiani e stranieri, in particolare in primavera e nella primissima estate, visto che agosto è già meno favorevole. Già da un paio di anni viene dalla Germania in primavera un club con aliati, traini e qualche decina di piloti con famiglie che se ne ripartono soddisfatte sia per gli aspetti volovelistici (è stato tentato tra l'altro un volo di 1000 Km) che per quelli turistico-gastronomico-enologici (oltre cento litri di vino in una sera all'Albergo Alpino).

Ma ci sono altri aspetti da considerare. Asiago potrebbe diventare un centro di stages nazionali, con la collaborazione dell'AeCCVV, potrebbe aiutare, almeno per quanto riguarda il Veneto, a risolvere il problema delle scuole e del costo dei brevetti con una istruzione al verricello e passaggio al traino solo alla fine del corso; potrebbe essere sede di un corso per istruttori a verricello, e quindi senza la necessità per i candidati di avere il brevetto a motore...

È da anni che ci penso: lasciatemi sognare un po'.

Presidente Testa, consiglieri Martin Perolino e Vassallo, vi ringraziamo per la mano che ci avete dato: vedrete che non avrete ragione di pentirvi. Venite a trovarci nella primavera prossima e vi troverete a ripetere la frase che il Presidente ha pronunciato arrivando a Borgo San Lorenzo: «Ecco la soluzione ai problemi del volo a vela!».

A tutti gli amici dell'AERO CLUB PREALPI VENETE il più vivo augurio per l'ideale decollo delle molte iniziative che potranno finalmente essere programmate e sostenute dall'entusiasmo di giovani e vecchi volovelisti.

Ora confido che lo stesso entusiasmo induca gli amici ad una minor riservatezza e quindi ad una maggior collaborazione con VOLO A VELA, le pagine della quale sono sempre a disposizione. Anche perchè rimanga traccia degli ostacoli superati e delle nuove imprese che verranno ad arricchire il passato.

In becco all'aquila!

RENZO SCAVINO

Coppa internazionale del Mediterraneo Campionato italiano di classe Club & Coppa del Velino

di SMILIAN CIBIC



Tutto non si può avere: quest'anno che finalmente la competizione aveva un numero adeguato di concorrenti, il tempo l'ha tradita, costringendola a sole sette prove. Per quanto riguarda i partecipanti, se gli italiani sono scesi di qualche unità rispetto all'anno scorso, sono aumentati di oltre una decina gli stranieri (grazie alla buona azione promozionale di Pugnetti), ed è aumentata la loro qualità media, con la presenza, oltre che del neo-campione del mondo Gantenbrink, di molti nazionali ed aspiranti tali; numerosi gli svizzeri e gli austriaci, a caccia di punti per il loro algoritmo.

Da rilevare come rispetto all'anno scorso l'aumento dei partecipanti è stato tutto nella Libera. La Standard ha avuto infatti, con 26 concorrenti, un partecipante in più (ma gli italiani sono scesi da 15 a 12), a scapito della 15 metri, che ne ha avuto uno in meno (10 stranieri, come l'anno scorso, e 24 italiani).

La Libera è aumentata di 7 unità arrivando a 22, con 8 stranieri in più ed un italiano in meno. L'aumento è dovuto principalmente alla crescente diffusione dei nuovi super-biposti, che costituivano quest'anno la metà della classe e

che contribuivano in maniera determinante a portare a 13 i Libera delle ultime generazioni, per cui appare matura per l'anno venturo una rinuncia ai tanto discussi handicap. Pugnetti nelle sue note ha fatto già un po' di cronaca; da parte nostra vedremo di affrontare qualche altro aspetto, cominciando da un po' di dati statistici:

	Standard	15 metri	Libera	Tot.
Giornate di gara	7	7	7	
Tema più lungo Km	399	479	436	
Tema più corto	304	292	291	
Lunghezza media	363	378	375	
Vel. del vincit.				
più alta Km/h	117	114	132	
id. più bassa Km/h	99	84	103	
Dist. vincit. area				
prescritta Km		425	479	
% prove completate	73	59	77	68

Rispetto agli anni scorsi è aumentata la lunghezza media dei temi e sono in generale aumentate le velocità.

È da rilevare che la lunghezza media dei temi della Libera è inferiore a quella della 15 metri. Ciò è dovuto all'aspetto negativo della diffusione delle super-orchidee della Libera che, coi loro 750 Kg creano gravi problemi di traino, costringendo gli organizzatori a schierare la classe per ultima per allungare la pista di decollo e ad utilizzare solamente gli L5 potenziati, aumentando i tempi di decollo e conseguentemente accorciando il tempo utile di volo.

D'altra parte la capacità di galleggiamento di queste macchine è evidenziata dalla percentuale di prove completate, che se è stata soddisfacente per la Libera e abbastanza per la Standard, è risultata piuttosto scarsa per la 15 Metri, vittima più delle altre dei capricci del tempo.

Per quanto riguarda lo svolgimento delle gare, quello della Standard e della 15 metri è risultato estremamente interessante, mentre nella Libera la superiorità di Gantenbrink, che ha dominato fin dalla prima prova, ha limitato le emozioni alla lotta, peraltro piuttosto vivace, per i posti d'onore.

Nella Standard ben cinque svizzeri si sono piazzati nei primi dieci posti, con Leutenegger che, assente dai mondiali, ha voluto dare prova del suo valore precedendo l'austriaco Haemmerle. Questi ha confermato l'ottima forma che lo ha portato al quinto posto a Wiener Neustadt. Avanzini e Colombo hanno conquistato, per la prima volta nella storia del nostro volo a vela (ma forse non solo del nostro), e in maniera molto simpatica, il titolo di campione nazionale a pari merito, il primo con un finale particolarmente brillante (due primi ed un secondo posto nelle ultime tre giornate). Riccardino Brigliadori ha cominciato molto bene, con un secondo ed un primo posto, poi si è un po' perso per strada per concludere comunque con un onorevolissimo sesto posto (terzo degli italiani), davanti a un buon Perotti. Da segnalare la prova della giovanissima Katrin Keim, undicesima davanti a parecchi grossi nomi. Il Discus ha dominato in complesso, ma Leutenegger ha dimostrato che si può vincere anche con un DG 300, e Haemmerle ha portato bene il nuovo LS 7. Questo ha favorevolmente impressionato in particolare nella veloce quarta giornata, ma bisognerà attendere altre prove per un giudizio più attendibile.

La 15 metri ha visto in testa per sei giornate (di cui tre vinte), nonostante non disponesse di un aliante dell'ultima generazione, un De Orleans che da tempo non vedevamo volare così bene. Solo un fuori campo nell'ultima giornata lo costringeva alla resa di fronte ad un Galetto tenacissimo e regolare, che questa volta riusciva a superare anche il collega nazionale Ghiorzo, finito al terzo posto: una ulteriore prova, dopo i mondiali ed i campionati italiani della 15 metri, della maturazione di questi due piloti. Dietro al nazionale francese Navas si sono comportati molto bene anche Bertoncini e Costa. Sorprendente il settimo posto del giovane austriaco Janowitsch (davanti al molto più quotato connazionale Haggemueller, quarto ai mondiali), il solo insieme con Galetto e Ghiorzo ad aver concluso la difficile ultima prova. Tre LS 6 nei primi quattro posti, ma anche quattro ASW 20 (Costa, Urbani e Servilio oltre al citato De Orleans) nei primi nove, a ulteriore dimostrazione che ci si può comportare onorevolmente anche con macchine entrate in produzione 13 anni fa.

Abbiamo già accennato al predominio nella classe Libera di Gantenbrink, neo-campione del mondo della 15 metri, che, forte anche della sua perfetta conoscenza del campo di gara di Rieti, in sette giornate ne ha vinte tre ed è stato due volte secondo. Un po' a sorpresa Blatter, ricordandosi dopo una serie di prove negative, di essere stato vice-campione del

mondo proprio a Rieti, ha vinto la gara degli altri, che comprendeva essenzialmente, oltre allo svizzero, i nostri Monti (che gasato dalle due vittorie nella quinta e sesta prova ha forse voluto strafare nella settima, bucando) e Leo Brigliadori, esordiente sul super-bestione ASH 25. Entrambi i nostri nazionali, piazzatisi rispettivamente terzo e quarto, hanno comunque volato bene, precedendo piloti stranieri di grande nome ed esperienza.

Come è noto, nelle classifiche generali viene scartata la prova peggiore: per quel che ci riguarda, questa norma, che noi soli abbiamo introdotto sperimentalmente, non ci piace perché altera l'andamento sportivo delle gare, ne rende difficile l'interpretazione e non dà l'atteso contributo in fatto di sicurezza. È naturalmente un'opinione, ma la materia va certamente ridiscussa dopo l'esperienza fatta.

È stata assegnata l'area prescritta a tempo limitato, una volta alla Libera con il regolamento dei mondiali, una volta alla 15 metri con le nostre norme degli anni scorsi, che sembrano migliori. Ci sarebbe qualcosa da rivedere nei punteggi, che, trattandosi in effetti di una gara di velocità, dovrebbero forse richiamarsi maggiormente alle formule delle prove di velocità, ma il tipo di prova è secondo noi da assegnare una o due volte per classe in una competizione.

Qualche parola sul Campionato Italiano di Classe Club e sulla Coppa del Velino.

Dopo il bel campionato della 15 metri di Borgo San Lorenzo, che ha costituito per noi come per tanti altri una entusiasmante scoperta di una località adattissima al nostro sport e di un club vitalissimo ed estremamente simpatico ed ospitale, le gare di Rieti sono state un po' una delusione. Non certo per colpa degli organizzatori né dei concorrenti, ma forse del volo a vela italiano, o di chi come noi cerca di dirigerlo come può.

La delusione deriva dal fatto che alla gara della classe club hanno partecipato, nonostante l'allargamento della definizione degli alianti ammessi, solo undici concorrenti italiani oltre ai quattro giovani tedeschi ospiti. E che tra questi undici ci fossero un solo giovane, Lorenzo Monti, che possa rientrare nella categoria juniores (sotto i 25 anni) e due semigiovani (Guazzoni ed Urbani). Ma è un problema che deriva dalla struttura del nostro volo a vela e che va opportunamente approfondito.

Undici concorrenti con un assortimento piuttosto eterogeneo di alianti hanno preso parte alla Coppa del Velino.

Le gare, ben dirette da Pramstraller, sono state notevolmente disturbate dai capricci della meteorologia.

Eccone per prima cosa una sintesi statistica:

	Classe Club	Coppa Velino
Giornate di gara	6	5
Tema più lungo Km	304	331
Tema più corto	151	151
Lunghezza media	215	235
Vel. del vinc. più alta Km/h	92	88
id. più bassa Km/h	68	72
% prove completate	71	74

Dopo un inizio favorevole a Paolillo, vincitore della prima prova, era Urbani a prendere il comando a partire dalla terza giornata ed a conservarlo, volando con regolarità e senza particolari acuti, fino alla fine. La regolarità è invece mancata a Gritti, che pur con due vittorie di giornata è finito al settimo posto, dietro al tedesco Reich, a Paolillo, al redivivo Guazzoni, a Colombo e Piludu.

Molto interessante il confronto con gli juniores tedeschi, che dopo i primi giorni di apprendistato si sono man mano rinfanciati ed hanno dimostrato il loro valore su un terreno non abituale con tre vittorie di giornata e buoni piazzamenti. La Coppa del Velino si è iniziata con due vittorie di Roberta Passardi. Con la vittoria della terza giornata si è quindi portato in testa Balzer che però veniva superato da Cosimi nell'ultima prova, vinta ancora dalla Passardi.

Prima della Coppa Internazionale del Mediterraneo chi scrive ha passato qualche giorno a Policoro. Altri ne parlerà diffusamente. Ci preme qui rilevare che a nostro modo di vedere la spedizione ha costituito un passo importante per il nostro volo a vela, una scoperta che insieme con quella di Borgo San Lorenzo amplierà gli orizzonti del nostro sport. Un grazie agli organizzatori, ed uno particolarissimo al signor Vitale, ospite perfetto, che entra così di diritto nelle schiere dei benemeriti del nostro sport.

Campionato di volo a vela australiano gennaio 1990

campo d'aviazione di Benalla

- Voli charter con l'ASH 25, l'ASW 22 B e il Nimbus 3 per i piloti esperti
- Ingo Renner accompagna i piloti ospiti durante il campionato
- Richieda il nostro programma ulteriore per i campi d'aviazione di Tocumwal e Waikerie
- I voli regolari in Australia vengono offerti anche per quelli non interessati al volo a vela

Richieda delle informazioni da:



ALPHA-GLIDING-TOURS GmbH

La Sua ditta per le vacanze di volo a vela.

Geschw.-Scholl-Str. 11,
D-6242 Kronberg/Ts.
Tel. 06725/3131,
Fax 06173/4488

Mandi delle informazioni a:
Nome: _____
Strada: _____
Paese CAP / città: _____



Un'altra «Coppa internazionale del Mediterraneo»

di PIERO PUGNETTI

Ancora in crescendo la «Coppa», giunta alla quarta edizione. La folta presenza straniera, con le massicce rappresentative svizzera, austriaca, tedesca, si è manifestata anche con ben sette piloti danesi ed il gradito ritorno del belga Bougard, dei francesi Navas e Rantet e dello spagnolo/reatino Alvaro De Orleans.

Il numero di 37, sommato al 45 di piloti nazionali, fa un totale di 82 alianti. Quantità giusta, per una ragionevolmente tranquilla gestione di gara e ben «dentro» le capacità logistiche ed organizzative.

Jean Vuillemot ha collaborato nel controllo dei motorizzati presenti nella «Libera» e Janine Sander si è prestata nel lavoro dei fuori-campo.

La ripartizione sulle tre Classi ha visto:

- una normale «Standard» di 26 piloti, di cui 12 italiani, con validità numerica del Campionato Nazionale;
- una numerosa «15 metri» di 34 iscritti (24 italiani);
- una robusta «Libera» di 22 alianti, di cui 13 biposti, con 9 italiani, in numero insufficiente per il Campionato Italiano.

Un po' di maretta, per quest'ultima in apertura, sull'argomento degli handicap, ma poi tutto rientra nella normalità per l'avvio il giorno 3 agosto.

Una delle sorprese è l'assenza del Servizio Meteo militare, che sembra voglia abbandonare il teatro di Rieti, per cederlo al servizio meteo dell'AAAVTAG.

Purtroppo la rinuncia è stata tardivamente notificata all'AeCI che, malgrado un tempestivo contatto con l'Azienda, non ha potuto rimediare.

È mancata una comunicazione, al riguardo, all'AeCCVV; si sarebbe forse potuto combinare altrimenti che accollare al sottoscritto anche il compito della Meteo di gara.

E purtroppo il tempo di Rieti è stato alquanto bizzoso e fuori dalla norma.

I centri di pressione estivi si sono piazzati regolarmente al posto sbagliato.

Quello anticiclonico delle Azzorre ha fatto capolino un paio di volte, per scappare rapidamente verso NW ed una «bassa» ha stazionato a lungo sull'Est della Jugoslavia, mentre un'altra bivaccava sulla Tunisia.



Passaggi rapidi di fronti, dal vigore primaverile, hanno reso inservibili i sondaggi rilevati diligentemente un paio d'ore innanzi. Né la ricerca puntigliosa di maggiori informazioni, attraverso l'ottima professionalità degli addetti meteo dell'AAAVTAG di Rieti, in particolare del sig. Spagnoli, ha permesso di... migliorare il tempo.

E così, qualche cantonata in più del normale ha ravvivato l'ambiente.

Si è volato, comunque, sette giorni sui nove possibili.

I primi due, quasi una finestra tra periodi magri, hanno permesso voli regolari al limite dei 400 e dei 500 chilometri, con pochi o nulli fuori-campo.

Così il terzo, con temi più contenuti.

I risultati mostrano già la rosa dei papabili, con l'avvincente duello Galetto-De Orleans nella 15 m: Haemmerle e Riccardino, con un po' di svizzeri, nella standard, mentre dietro Gantenbrink c'è molta fluidità.



Ghiorzo, Bertoncini, Costa con Navas, da un lato, sono intenzionati a dire la loro, e la diranno fino in fondo; Avanzini e Colombo stanno acquattati a mezza classifica della standard, mentre Leutenegger comincia a tirare zampate; Blatter, Bob e Leo si giocano la piazza d'onore, con l'incomodo Holighaus.

Domenica 6, quarto giorno, non si può volare e la meteo riprende il broncio.

Nella quarta prova di lunedì 7, tutta la «15 m» resta nei prati del nord tra Umbertide ed Acquasparta; meglio la standard, che vede rientrare i due terzi con un blitz dell'LS 7 di Haemmerle. La «Libera» gioca ai quattro cantoni con l'area prescritta a tempo limitato. Un po' laboriosa la stesura della classifica, ma la formula sembra quasi a punto.

Nella quinta prova c'è qualche perplessità meteo ai decolli, ma poi si parte: ancora un po' di moria nel settore nord, per la «15 m», mentre il settore sud consente una buona giornata alle altre due classi.

Mercoledì si vuol credere, a tutti i costi, alle carte e si arriva a far decollare quasi tutta la «15 m». Poi: tutti a terra e un «rompete le righe» trasforma tutti in turisti bagnati.

Venerdì, ancora, si vuol credere alle carte, stavolta in senso opposto e si annuncia il «no task» abbastanza presto, tra non poche perplessità.

Le carte hanno invece ragione.

Tra le due giornate di fermo, giovedì, ancora temi al sud per le due classi, mentre la «15 m» vola in area prescritta.

I giochi si stan raffinando in ognuna delle tre classifiche, a parte un saldo primo posto di Gantenbrink, che non può, comunque, prenderla sottogamba. Per il Campionato Standard, Luciano e Vittorio sono a pari punti!

Arriva così l'ultima giornata, con un tentativo di temi impegnativi; poi la solita meteo consiglia più calma e si riducono i percorsi forse non abbastanza.

Tutta la «Standard» resta fuori; nella «15 m» rientrano solo quattro, tra cui tre dei primi quattro classificati in finale e con la vittoria di un sorprendente Janowitsch. Alvaro scarterà questo risultato.

Nella «Libera», resta fuori la metà.

Un finale un po' malinconico, con molte assenze alla festa dell'Aeronautica Militare, organizzata con la tradizionale regalità. Grazie col. Chiappini!

D'altra parte, con classifiche così fluide, non si poteva terminare alla parrocchietta.

Avanzini e Colombo riescono a creare, credo per la prima volta, una coppia di campioni italiani ex-aequo. Iginio Guagnellini, Presidente della Commissione Sportiva Centrale dell'AeCI, in gradita visita ed in rappresentanza del Presidente Testa, medita sul fenomeno. Forse farà tirare i calci di rigore, per lo spareggio.

Giorgio Galetto vince per un soffio su Alvaro; Leutenegger su Haemmerle; Bob Monti è terzo, ad una manciata di punti da Federico Blatter.

Lascio a Smilian, che ringrazio per la sempre preziosa presenza e per la direzione della CSO, i commenti sportivi. Mi limito a qualche considerazione.

Rieti ha dimostrato ancora, malgrado l'estate meteorologicamente balorda, di saper soddisfare le attese. Gare non certo al limite massimo possibile, ma neppure da giocare sottogamba, visti i risultati e le statistiche. Qualcuno ci dice di mettere un po' più di anima nel formulare i temi: ci mettiamo tutto quello che abbiamo, assicurando che nel «task setting» non c'è alcun dottor Faust. Ascoltiamo consigli preziosi, ma teniamo presente che abbiamo da gestire più di un aliante, con necessità, di separazione delle classi di diversificazione dei temi, con situazioni meteo non sempre idonee al nord o al sud, con tempi di partenza che devono

assicurare agganci alla massa dei concorrenti, con schieramenti al suolo non sempre liberamente programmabili, con tipi di aerotrains che sono quel che sono. E il numero sempre crescente di alianti pesanti sta creando nuovi problemi.

E poi, e la questione non è di quest'anno, anche i piloni del teatro di gara sono quelli che sono, anche se si sta faticosamente operando per modificare ed ampliare, in discussione con gli Enti di controllo.

Un pilota solitario va, in teoria, dove vuole, ma un gruppo, in una gara programmata, deve stare alle regole di un notam emanato, se il direttore di gara vuole mantenere almeno lo stato di libertà provvisoria, in cui si trova costantemente durante una competizione.

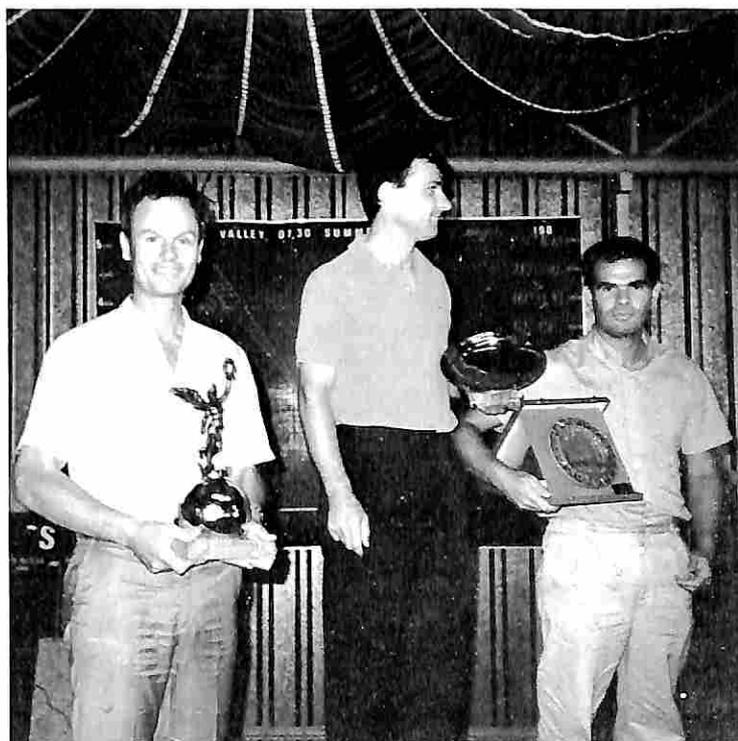
È molto difficile, in tale situazione, dar sfogo alla fantasia che, assicuro, non manca.

E così, talvolta si è sbagliato, talaltra la si è indovinata: purtroppo non apparteniamo alla ristretta cerchia degli infallibili del settore.

Per il resto, anche se non spetta dirlo a chi scrive, sembra che tutto sia andato per il meglio: scoring, logistica, ospitalità. Molti hanno espresso soddisfazione e promessa di ritornare. Ci fa molto piacere.

Da parte mia, esprimo gratitudine a tutti i piloti per il senso di responsabilità dimostrato, ai miei collaboratori, aiutanti ed a tutti quanto hanno contribuito al buon esito di questa manifestazione: trainatori, funzionari e dipendenti dell'AeCCVV ed agli amici dell'AAAVTAG nonché ai militari dei servizi sul campo e del servizio fotografico.

La «Coppa» ha tutta la voglia di continuare.



CLASSE LIBERA

P.	Comp.n	Competitor	Nation/Club	Glider type	Points	day 1	day 2	day 3	day 4	day 5	day 6	day 7	Total
1	XY	Gantenbrink S.	D - Menden	Nimbus 3 22.9	5933	1000	988	980	1000	232	965	1000	6165
2	IK	Blatter F.	CH	ASH 25	5618	753	1000	779	890	887	951	911	6371
3	X3	Monti R./Mantica	I - AVAL	ASH 25	5603	930	871	945	857	1000	1000	256	5859
4	LL	Brigliadori L.	I - AVM	ASH 25	5557	986	734	881	945	358	863	743	5915
5	61	Peter E.G.	D - Freiburg	Ventus 17.50	5300	766	940	933	817	866	976	265	5565
6	GB	Bourgard P.	B - Royal Verviers	Nimbus 3 22.9	5296	973	981	744	739	843	891	864	4035
7	66	Keim Klaus/Orsi G.	D - Sindelfingen	ASH 25	5214	685	675	924	898	946	854	897	5899
8	JR	Rantet J.	F	ASH 25	5186	777	918	915	870	820	828	835	5905
9	73	Binder H.	CH	Nimbus 3 22.9	5134	884	725	832	938	838	839	803	5859
10	XX	Holighaus E.	D - Kircheim	Ventus 17.50	4979	824	918	1000	989	303	864	384	5282
11	HP	Grund M.	D - Stuttgart	Ventus 17.50	4946	497	797	840	891	860	677	871	5443
12	2E	Emmerich W.	D - Sindelfingen	Ventus 17.50	4704	707	754	839	420	812	707	884	5324
13	77	Manzoni R./Manzonil	I - AVAL	Nimbus 3D	4531	741	810	889	846	293	790	447	4824
14	E22	Pronzati A.	I - AVAL	Ventus 17.50	4487	679	662	899	645	814	770	501	4990
15	S6	Schumacher J.	D - Wachtersberg	ASH 25E	4370	698	777	787	746	685	677	372	4742
16	38	Balzer M./Balzer	AVAO	ASH 25	3854	753	671	852	517	758	0	303	3854
17	S11	Hermann H.	D - Sindelfingen	Ventus 17.50	3785	641	723	798	620	818	185	0	3785
18	HM	Husar J.	A	ASH 25	3486	525	550	914	525	811	161	0	3486
17	71	Colombo A.	I - AeC Rieti	Janus C	3161	269	676	477	821	264	610	288	3425
20	CM	Mussio R.	I - AVAO	ASH 25	2447	772	801	854	0	0	0	0	2447
21	AN	Pavesi G.	I - AVAL	Janus C	2243	182	179	195	682	264	623	297	2422
22	FA	Actis F./Actis	AeC Torino	ASH 25E	749	194	134	0	0	228	193	0	749

CLASSE 15 METRI

P.	Comp.n.	Competitor	Nation/Club	Glider type	Points	day 1	day 2	day 3	day 4	day 5	day 6	day 7	Total
1	Y	Galetto G.	I - AeC Bolzano	LS 6	5817	917	957	1000	1000	960	789	783	6606
2	A3	De Orleans B.A.	E - R.A.C.E	ASW 20	5757	892	1000	985	1000	800	1000	760	6517
3	VS	Ghiorzo S.	I - AVM	LS 6	5714	908	818	894	947	1000	976	989	6532
4	CA	Navas G.	F - Lyon CVVL	LS 6	5557	1000	859	782	947	862	912	977	6339
5	007	Bartoncini L.	I - AVM	Ventus	5446	935	738	909	979	834	976	813	6184
6	CC	Costa C.	I - AVAL	ASW 20	5337	872	739	927	856	459	935	808	5796
7	GD	Janowitsch W.	A - WR Neustadt	Ventus	5269	882	817	635	819	851	900	1000	5904
8	BC	Urbani L.	I - GVA	ASW 20	5230	844	790	837	984	849	703	813	6020
9	SS	Servilio S.	I - AeC Roma	ASW 20	5173	733	850	814	995	888	893	690	5863
10	C6	Haggenmueller R.	A	LS 6	5081	706	949	685	947	457	977	617	5538
11	GM	Marchisio G.	I - AeC Torino	LS 6	4976	885	681	880	882	758	890	637	5613
12	51	Wienberg I.	PK - Silleborg	Ventus	4888	865	839	821	869	457	931	563	5347
13	C	Calà S.	I - AeC Rieti	ASW 20	4865	790	708	567	918	873	816	760	5432
14	55	Hansen K.	DK - Erning	Ventus	4784	630	658	890	840	783	983	513	5297
15	86	Monti Luca	I - AVAL	ASW 20	4762	780	765	818	787	737	875	688	5450
16	SL	Secomandi M.	I - AVAL	ASW 20	4714	0	688	816	742	835	866	767	4714
17	YN	Skaerlund N.	OK - Herning	LS 6	4693	690	699	780	882	752	890	513	5206
18	AS	Villa A.	I - AVM	ASW 20	4682	762	753	860	947	456	904	271	4973
19	X	Balestra B.	I - GVA	LS 3	4519	607	665	715	970	718	763	688	5126
20	C3	Monti Lorenzo	I - AVAL	ASW 20	4453	649	559	835	872	790	748	518	4971
21	WJ	Vergani W.	I - AVAL	Ventus	4420	650	727	906	995	454	166	688	4586
22	63	Grabner V.	A - Woerschach	Ventus	4387	776	759	349	742	749	852	509	4736
23	AP	Passarelli G.	I - A.V. Voghera	ASW 20	4328	187	585	740	922	703	787	591	4515
24	C4	Nedialkov K.	I - AeC Roma	ASW 20	4313	368	580	747	856	762	848	518	4681
25	VF	Fontana V.	I - AVAL	LS 6	4276	661	800	0	918	214	995	688	4276
26	PU	Dossing E.	DK - Viborg G.C.	LS 6	4143	795	632	849	66	459	890	518	4209
27	SH	Schlachter H.	A	ASW 20	4128	652	550	451	819	732	857	518	4579
28	GV	Mazzi G.	I - A.V. Voghera	Ventus	3940	771	167	728	723	200	750	688	4107
27	OA	Giacobbe D.	I - A.V. Voghera	ASW 20	3846	603	542	675	539	672	666	688	4385
30	C1	Budini Gattai A.	I - AeCCVV	ASW 20	3680	484	510	798	742	280	628	510	3960
31	EE	Davini G.	I - AVM	ASW 20	3380	35	560	659	742	167	739	513	3415
32	OK	Cappi C.	I - AVM	ASW 20	3204	462	200	539	635	277	778	513	3404
33	161	Righini A.	I - AVAL	LS 6	2970	282	562	792	151	793	390	143	3113
34	SO	Ales G.	AeC Rieti	LS 3	1197	286	0	180	537	192	0	0	1197

CLASSE STANDARD

P.	Comp.n.	Competitor	Nation/Club	Glider type	Points	day 1	day 2	day 3	day 4	day 5	day 6	day 7	Total
1	T5	Leutenegger S.	CH - Winterthur	DG 300	5597	895	904	1000	769	956	989	853	6366
2	ZL	Haemmerle H.	A	LS 7	5564	1000	910	957	1000	832	865	831	6395
3	3A	Avanzini L.	I - AVAL	Discus	5492	878	846	360	868	1000	1000	900	5852
4	K	Colombo V.	I - AVAL	Discus	5492	567	868	949	836	740	999	900	6059
5	AX	Nietlispach H.	CH	Discus	5427	873	843	941	826	930	994	626	6053
6	LB	Brigliadori R.	I - AVM	Discus	5403	972	1000	853	786	751	792	1000	6154
7	11	Perotti N.	I - AeC Aosta	Discus	5269	836	806	803	882	865	986	894	6072
8	OT	Danz W.	CH - SG Churlirsten	DG 300	5218	968	894	848	718	929	767	812	5936
7	BP	Blumer E.	CH - Fribourg	Discus	5204	926	851	807	832	909	756	879	5960
10	XO	Doebeli F.	CH - SG Lagern	Discus	5195	944	880	816	839	863	748	853	5943
11	DK	Keim Katrin	D - Sindelfingen	Discus	5077	899	821	824	448	863	933	737	5525
12	SG	Stoegner G.	A	LS 4	5023	767	838	873	634	725	940	680	5657
13	IX	Gavazzi M.	I - AVAL	Discus	4949	911	900	903	735	647	286	853	5235
14	AG	Gritti A.	I - AVAO	DG 300	4946	786	902	853	683	922	727	756	5629
15	81	Kammerhofer J.	A	LS 4	4455	683	820	755	610	716	871	110	4565
14	65	Pronzati M.	I - AVAL	Discus	4062	0	816	879	715	934	187	531	4042
17	D1	Pedersen J.	DK - Nordsjaellands	ASW 24	4017	748	0	0	783	662	930	854	4017
18	L1	Schuster G.	A	LS 4	3957	721	716	436	423	711	732	641	4380
17	06	Sarti E.	I - AeC Rieti	LS 4	3893	744	733	748	436	613	619	176	4069
20	X7	Jorgensen T.	DK - Midtsjaellands	LS 4	3793	752	553	751	447	664	414	626	4207
21	SM	Montemaggi S.	I - Borgo S. Lorenzo	DG 300	3630	423	531	437	486	600	742	834	4053
22	27	Arndt O.	DK - Nordsjaellands	Discus	3319	607	547	719	307	631	163	506	3482
23	S	Loviscek G.	I - AVAO	DG 300	3255	646	749	85	448	120	761	531	3340
24	81	Ametta M.	I - AeC Roma	DG 300	2857	636	679	189	416	787	150	0	2857
25	LG	Gansjaeger	A - Landesverband	DG 300	2635	279	491	189	665	558	359	283	2824
26	PR	Pozzi G.	I - AVM	Discus	2482	517	653	533	419	185	175	0	2482
27	d1	Mogens H.	DK - Nordsjaellands	ASW 24	1256	0	547	707	0	0	0	0	1256

Gli Europei Femminili nell'Unione Sovietica

a cura di PIERO MORELLI



Sull'aeroporto Pugachewka di Oriol, questo imponente edificio ospiterà uffici, aule, sale riunioni, e potrà altresì alloggiare più di 100 persone.

Oriol, 383 km a Sud di Mosca, nel centro della Russia Europea, circa 400.000 abitanti, si stende sonnacchiosa nella sterminata pianura, lievemente ondulata, solcata da fiumi che versano acqua nel Volga e variegata da macchie di faggi e di betulle.

La città ha la grandiosa disposizione di grandi palazzi e grandi spazi, com'è caratteristica di Mosca, ma qui i turisti non ci sono, lo straniero è rarissimo, il traffico è modesto.

La scelta di Oriol come sede dei 6^o Campionati Europei Femminili fu dettata dalla duplice considerazione delle buone condizioni meteo continentali e della distanza dalle zone aeree controllate. L'esistenza di un immenso aeroporto attrezzato (circa 1,75 x 2,5 km) ad esclusivo uso degli sport aerei, contribuì alla scelta.

Schierando gli aliati al centro di questo aeroporto è possibile il decollo controvento in qualsiasi direzione.

La regione presenta zone di anomalia magnetica, dovuta a giacimenti di minerali ferrosi che producono deviazioni bussola fino a 60°. I piloti debbono tenerne conto poichè il girodirezionale, come tutti gli strumenti giroscopici, non sono ammessi dal Codice FAI in tutti i casi, come questo, di volo in nube proibito.

I Campionati Europei Femminili hanno ormai una storia. Gare internazionali femminili ebbero luogo in Polonia nel 1973 e nel 1975, poi a Oerlinghausen (Germania Federale) nel 1977. Divennero quindi Campionati Europei nel 1979 in Ungheria. Fecero seguito Francia (1981), Belgio (1983), Jugoslavia (1985), Bulgaria (1987) e ora URSS (1989).

Il numero dei concorrenti ha avuto questa successione: 21-22-28-24-24-24-31-34-41. Belgio, Germania Fed. e Ungheria hanno partecipato a tutt'e 9 le competizioni; Cecoslovacchia,

Svezia e Unione Sovietica a 7; Francia e Polonia a 6; Bulgaria, DDR e Jugoslavia a 5; Australia e USA (fuori concorso per il titolo) a 4; la Svizzera a 3; Danimarca e Finlandia a 2; Gran Bretagna, Italia (Adele Orsi nel 1973), Olanda e Turchia a una. L'Unione Sovietica con circa 1000 aliati e 2500 Piloti attivi, ha un volo a vela di non trascurabile entità anche se non proporzionato alle dimensioni del Paese (280 milioni di persone su oltre 22 milioni di metri quadrati, 70 volte la superficie dell'Italia). I club sono per lo più nella zona europea, con un'apprezzabile presenza in Lituania e Lettonia.

Già da qualche anno, e ancor più nell'attuale generale atmosfera di rinnovamento, l'Unione Sovietica cerca i collegamenti internazionali. Avrà successo in questo sforzo perchè qui la disponibilità, l'ospitalità e la cortesia della gente vanno al di là della più ottimistica aspettativa.

Questa volta nelle due classi, Standard e 15m, i Campionati hanno richiamato 41 concorrenti di 11 Paesi: Bulgaria (4), Cecoslovacchia (4), Polonia (3), Ungheria (4) e Unione Sovietica (10) dall'Est europeo; Belgio (2), Finlandia (2), Germania Federale (8), Gran Bretagna (2) dall'Ovest; Australia (1) e Stati Uniti (1) fuori dall'Europa, naturalmente non in gara per il titolo.

Essendo nella Standard 8 i Paesi concorrenti e 21 i piloti europei, e nella 15m 7 i Paesi e 18 i piloti, a norma di codice FAI (minimo 10 concorrenti e 5 Paesi) il titolo di campione era in palio in entrambe le classi.

Rinunciarle all'ultimo momento Francia, Jugoslavia e Svezia, che pur erano iscritte e avevano partecipato a precedenti edizioni. Nessuno dall'Italia: peccato!

Lo sforzo organizzativo è stato notevole: una grandiosa e raffinata esibizione aerea d'apertura, con acrobazia di



Così si presenta il terreno di gara in prossimità di Oriol.

aeroplani piccoli (Sukhoi 26, Yak 52 e 55) e grandi (avioggetti civili), elicotteri, 6 alianti Jantar-2 in pattuglia, ultraleggeri, paracadutisti, aeromodellisti.

L'aeroporto, costruito dai tedeschi nel 1942/43, ha imponenti attrezzature ricettive. È stato più volte sede di competizioni internazionali di Paesi dell'Est europeo. I rimorchiatori (13 Wilga), condotti da piloti di grande perizia e disciplina, hanno svolto un lavoro essenziale anche nei recuperi dagli atterraggi fuori campo, fatti quasi tutti per aerotraino.

Infatti, data la difficoltà della lingua, del sistema telefonico e la complicatezza del sistema stradale, il recupero via terra (praticato soltanto in circa il 10% dei casi) è stato spesso lungo e avventuroso.

Con un aereo usato come ponte radio e approfittando della lunga luce (fin oltre le 22 - solstizio d'estate) è stato possibile recuperare, a distanza di 50/150 km, fino a 41 alianti (giornata del 28 giugno), con una media di 3-4 recuperi per rimorchiatore.

Non molto grande il numero degli addetti all'organizzazione che non sempre avevano dimestichezza con le procedure complesse di un campionato FAI, ma guidate con straordinaria efficienza e autorità da un direttore, Valentin Yuriev, apertissimo alla collaborazione, dotato di tatto e con una carica umana di cortesia, di allegria e di socialità che sono state uno dei fattori principali del successo.

Ogni squadra e ciascun membro straniero dell'organizzazione (tre Steward e il presidente della Giuria Internazionale) avevano un interprete fisso. In totale, 13 Interpreti, non volovelisti, reclutati da scuole di interpretariato o di lingue a Mosca e a Oriol: hanno svolto un lavoro essenziale e di ottima qualità anche se la mancanza di competenza nel campo specifico ha reso talvolta difficile il loro lavoro.

Alianti in gara:

Nella Standard: 10 Jantar-Std-3, 4 Jantar-Std-2, 4 LS-4, 2 Discus, 2 Brawo, 1 ASW-19B.

Nella 15m: 6 LS-6, 3 Ventus, 3 ASW-20, 3 Jantar-Std-3, 2 LS-4, 1 Discus.

I 6 alianti standard concorrenti nella 15m non beneficiavano di alcun handicap, poichè così il regolamento prevedeva nel caso che il numero di concorrenti con alianti della 15m fosse di almeno 10 e il numero di Paesi di almeno 5. Diversamente, gli standard avrebbero beneficiato di un handicap di 0,97.

Le condizioni meteo sono state inferiori a quelle tipiche di Oriol (base cumuli 1600 ÷ 2400 m, salite di 2 ÷ 4 m/s) e che hanno permesso in precedenti occasioni triangoli di 750 km. Nel periodo di gara (25.6-8.7) la base cumuli è variata da 800 a 1600 m e le salite sono state per lo più nell'intorno dei 2 m/s, con l'eccezione delle ultime due prove in condizioni post-frontali (base a 1600 ÷ 2000 m, salite fino a 6 m/s, ma con forte vento (10 ÷ 15 nodi).

Nei primi 5 giorni di luglio il maltempo non ha consentito prove. Sono state tuttavia effettuate complessivamente 8 prove (tutti triangoli) per ciascuna delle due classi, con la seguente sequenza (tra parentesi la percentuale degli arrivati, includendo i due concorrenti «fuori gara»):

Standard: 183 km (74%) - 243 km (69,6%) - 301 km (0%)
 185 (52,2%) - 155 km (95,7%) - 166 km (87%) - 319 km (0%).
 15m: 183 km (44%) - 269 km (94,4%) - 347 km (0%)
 208 km (68,8%) - 173 km (88,9%) - 190 km (83,3)
 347 km (0%) - 174 km (94,4%).

I percorsi di gara hanno interessato quasi esclusivamente i due quadranti orientali, ove migliore si presentava l'atterrabilità.

Le concorrenti, alcune delle quali veterane degli Europei Femminili, possono essere suddivise in due gruppi: piloti di notevole esperienza e preparazione, che ben figurerebbero in un Mondiale, a confronto coi colleghi maschi; piloti a un livello sensibilmente inferiore, non ancora all'altezza di un campionato continentale o, semplicemente, non idonee all'attività agonistica. Tutte però hanno profuso impegno, le più giovani hanno accumulato una preziosa esperienza.

25 e 58 anni rispettivamente l'età della più e della meno giovane. 11 concorrenti al disotto dei 30 anni, 17 fra i 30 e i 40, 11 fra i 40 e i 50, 2 sopra i 50.

La Classe Standard è stata dominata dalla cecoslovacca Marie Kyzivatova (Discus B), seguita dalla tedesca Maika Hohn (LS-4) e dalla cecoslovacca Hana Zeidova (ASW-19B). La Kyzivatova ha vinto una sola prova ma è stata molto regolare, mentre la Hohn ha vinto ben 4 prove ma ha perso oltre 700



La tedesca Gisela Weinreich, nuova campionessa europea della 15 metri, col marito Wolfgang.



Maria Kyzivatova (Cecoslovacchia) nuova campionessa europea nella Standard.

punti nella 2ª prova. La Kyzivatova (44 anni), progettista di macchine agricole, è moglie di un istruttore professionista di volo a vela: ciò la facilita nell'attività di volo (2100 ore) che tuttavia può effettuare solo nel limitato tempo libero (ha anche due figli).

Nella classe 15m hanno dominato le tedesche. Dopo un duello con la Koenig (LS-6) che ha comandato la classifica nelle prime 7 prove, Gisela Weinreich (LS-6 - 45 anni, già 2 volte campionessa europea) ha effettuato il sorpasso di misura nell'ultima prova. Oltre a Gisela Koenig, seconda, la squadra tedesca ha piazzato la Zimmermann (LS-6) al 4º posto, poco dietro la cecoslovacca Vepukova (Ventus B), terza.

La Weinreich, moglie di un pilota di Jumbo che la assiste con commovente affetto, è una casalinga con 2400 ore al suo attivo: anche qui la situazione familiare determina circostanze favorevoli.

Dominio dunque delle cecoslovacche e delle tedesche, alle spalle delle quali si affacciano le polacche e le sovietiche. Inferiore alle aspettative la prestazione dell'inglese Pamela Hawkins (nota detentrici di primati internazionali), probabilmente scoraggiata da un inizio sfortunato (foto pilone contestata). Così anche assai inferiore alle attese la tedesca Christa Hinrichs, in cattiva forma (ha avuto problemi di navigazione).

Una nota simpaticissima all'ambiente è stata portata dall'inglese Mary Meagher, anzianotta ma allegra e brillante come ben sanno i lettori di «Sailplane & Gliding» attraverso i suoi articoli pervasi di humour e il suo libro recente «Adventures of a half-baked chicken-hearted granny glider pilot». Mary ha cominciato il volo a vela appena 6 anni fa, ma ha fatto una carriera rapidissima, anche se l'impatto con questi Europei è stato per lei assai difficile.

Altra nota di traboccante vitalità è tradizionalmente portata dall'esuberante squadra belga con a capo l'inesauribile Gill van den Broek, veterana e alfiere di queste gare femminili, animatrice dell'ambiente anche con iniziative piene di spirito e misurato buon gusto come la festa della «balayaga» (la strega volante), un rituale, in costume, di iniziazione delle novizie.

È la prima volta nel volo a vela agonistico che l'Unione Sovietica, in armonia con la svolta che questo grande Paese ha dato alla propria politica, apre al mondo occidentale. La necessità di adeguarsi al codice FAI in ogni dettaglio ha costituito in parte una novità per gli organizzatori che hanno così acquisito nuove esperienze: il controllo fotografico, le «time cameras», l'orologio di terra hanno creato alcuni problemi che però, verso il termine della competizione, erano risolti. Anche le procedure legate alle «lagnanze» ed ai reclami hanno dovuto essere assimilate: ciò è avvenuto rapidamente grazie alla buona volontà e all'impegno di tutti e alla sensibilità e intelligenza del direttore di gara.

Sembra che questi campionati abbiano avuto un costo vivo di 150.000 rubli (circa \$ 225.000): una grossa cifra, nelle condizioni oggettive del Paese. Tuttavia è stata più volte dichiarata la volontà di proseguire per questa strada, chiedendo alla FAI l'assegnazione degli Europei e/o dei Mondiali: si tratta comunque del «dopo 1993».

Volare in Russia significa pianura, clima continentale, facilità di atterraggio fuori campo. Ma significa anche contatto con una realtà umana e culture diverse. La lingua è un problema: tutte le scritte sono in cirillico. Trovare una persona che comprenda una lingua occidentale è assai raro.

Il tenore di vita della popolazione è modesto per le note scelte politiche del passato, poichè il Paese è notoriamente ricchissimo di risorse ed ha capacità tecniche formidabili: i nuovi aerei di linea, la metropolitana di Mosca, i treni a grande velocità fra Mosca e Leningrado ne sono gli aspetti più appariscenti, sotto gli occhi di tutti.

Un contatto con questa realtà anche su un piano puramente sportivo come quello del volo a vela è, a mio modo di vedere, assai auspicabile. Oggi se ne offre la possibilità.

Su richiesta stessa dei sovietici, ho abbozzato un accordo per scambio di piloti in competizioni, analogo a quello che già abbiamo coi polacchi. La documentazione relativa è nelle mani dell'AeCI che valuterà questa possibilità.

Fra l'altro, il volo a vela sovietico può godere di una varietà di condizioni ambientali forse unica al mondo. Pianure sterminate ma assai varie: foreste, pascolo, terreni coltivati, steppa, tundra, deserti. Montagne di diversa natura e conformazione: il



L'inglese Mary Meagher, scrittrice, volovelista da appena sei anni.



La polacca Jolanta Kopiska è sempre tra le prime per bravura (4^a nella Standard) e bellezza.

Caucaso, gli Urali, le poderose catene della Kirghisia, del Tadzikistan, quelle al confine con la Mongolia e nella Siberia nordorientale.

L'esplorazione volovelistica della parte asiatica del Paese è praticamente tutta da fare, anche se esistono già club di volo a vela: uno consistente a Nobosibirsk (la capitale della ricerca scientifica e dell'università), altri minori a Uralsk (a sud di Sverdlowsk), a Petropavlosk (tra Celjabinck e Omsk), a Selinograd e a Usitekamenogorsk (nella regione di Karaganda), a Kamsamolsk-na-Amuria (presso Vladivostok), a Aschzabat (a sud del lago Aral, vicino al confine con l'Iran).

Altra regione interessante è quella dei Paesi baltici (Estonia, Lettonia e Lituania). Qui, per ubicazione, cultura e lingua siamo più vicini all'Europa occidentale. Nel volo a vela le tradizioni polacca e tedesca sono tuttora evidenti.

Ad Oriol, volovelisti di questi Paesi erano presenti in forze



L'australiana Janet Hider Smith, oltre a vincere il premio di bellezza, è stata valida concorrente (fuori gara) nella Standard.

nell'organizzazione. In Lituania è anche attiva una fabbrica di alianti in composito di buona concezione e fattura. Il LAK-12 (apertura 20,42 m) ha prestazioni paragonabili allo Jantar 2B e al Nimbus 2, secondo il giudizio di Holger Back, capo della squadra tedesca, che ne ha provato un esemplare ad Oriol. Ha effettuato il primo volo nel 1981 e ne sono stati costruiti finora un centinaio di esemplari. Di realizzazione recentissima è il LAK-15, apertura 25 m.

Il nerbo della flotta sovietica è costituito, com'è noto, dai Blanik cecoslovacchi e dagli alianti di produzione polacca. Il rimorchiatore più diffuso è il Wilga polacco.

In Lituania, mentre erano in corso gli Europei di Oriol, ha avuto inizio una gara internazionale di volo a vela aperta anche, su invito e per la prima volta, a Paesi occidentali: Finlandia, Svezia, Norvegia, Danimarca, Germania Federale, oltre alla Polonia. La DDR ha declinato l'invito: in questo Paese il volo a

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

vela, pur consistente e ben sviluppato, da diversi anni è assente sul piano internazionale.

Queste notizie, che offro ai volovelisti italiani, sono state raccolte anche da altri occidentali che, come me, oltre a svolgere un ruolo ufficiale nella gara, hanno anche assunto la veste di osservatori. Così Bernard Smith (USA), Fred Weinholz (Germania Federale) e la signorina Andrea Schuster, brillante cronista di «Deutscher Aerokurier».

È presumibile che susciteranno il desiderio di conoscere meglio volovelisticamente l'Unione Sovietica. Amici italiani, cogliamo anche noi la straordinaria occasione che ci viene offerta!

Ecco le classifiche finali:

Classe STANDARD

1.	Kyzivatova Marie	CS	Discus B	5677,9	1.
2.	Hohn Maika	D	LS4	5314,8	2.
3.	Zeidova Hana	CS	ASW 19B	5228,1	3.
4.	Kopicka Jolanta	PL	Bravo	5092,3	4.
5.	Charak Anu	SU	Jantar	5082,9	5.
6.	Laan Eda	SU	Jantar	4809,1	6.
7.	Chnaszcz Anna	PL	Jantar	4804,4	7.
8.	Sviridova Tamara	SU	Jantar	4750,6	8.
9.	Müller Meike	D	LS4	4586,1	9.
10.	Woida Urszula	PL	Bravo	4491,9	10.
11.	Christova Diljana	BG	Jantar	4066,9	11.
12.	Vitsinska Zinta	SU	Jantar	4017,0	12.
13.	Bolla Maria	H	Jantar	3720,2	13.
14.	Supe Valentina	SU	Jantar	3678,9	14.
15.	Daroczi Eva	H	Jantar	3629,0	15.
16.	Alipiyeva Margarita	BG	Jantar	3397,8	16.
17.	Maattanen Aulikki	SF	LS4-A	3348,6	17.
18.	Zsolnai Rita	H	Jantar	3067,5	18.
19.	Hinrichs Christa	D	LS4	2550,4	19.
20.	Benke Ilona	H	Jantar	2445,6	20.
21.	Meagher Mary	GB	Jantar	2189,1	21.

Fuori gara perchè extra-europee:

(13)	Hider Smith Janet	AUS	Discus	3878,9	(13)
(23)	Hines Karol	USA	Jantar	2136,8	(23)

Classe 15 METRI

1.	Weinreich Gisela	D	LS6	6685,5	1.
2.	König Gisela	D	LS6	6668,6	2.
3.	Veprekova Jana	CS	Ventus B	6495,4	3.
4.	Zimmermann Petra	D	LS6	6456,6	4.
5.	Toporova Valentina	SU	ASW 20	6057,5	5.
6.	Vilne Daina	SU	LS6	5731,7	6.
7.	Velikova Todorka	BG	LS4-A	5624,9	7.
8.	Obretenova Tatjana	BG	LS4-A	5541,7	8.
9.	Brandes Marianne	D	ASW 20	5433,1	9.
10.	Meyer zu Wichern Ingrid	D	LS6	5129,7	10.
11.	Normen Elisabeth	SF	ASW 20	4993,7	11.
12.	Smilgavichute Edita	SU	Jantar	4864,1	12.
13.	Hawkins Pam	GB	LS6-B	4528,5	13.
14.	Timkova Svetlana	SU	Jantar	4480,2	14.
15.	Leclercq Bernadette	B	Ventus	3827,4	15.
16.	Kucerova Lenka	CS	Ventus B	3765,4	16.
17.	Litt Georgette	B	Discus	3514,5	17.
18.	Myshliaeva Marina	SU	Jantar	2503,9	18.

VOLOVELISTI PER IL VOSTRO ABBIGLIAMENTO DI VOLO ESIGETE FODERE

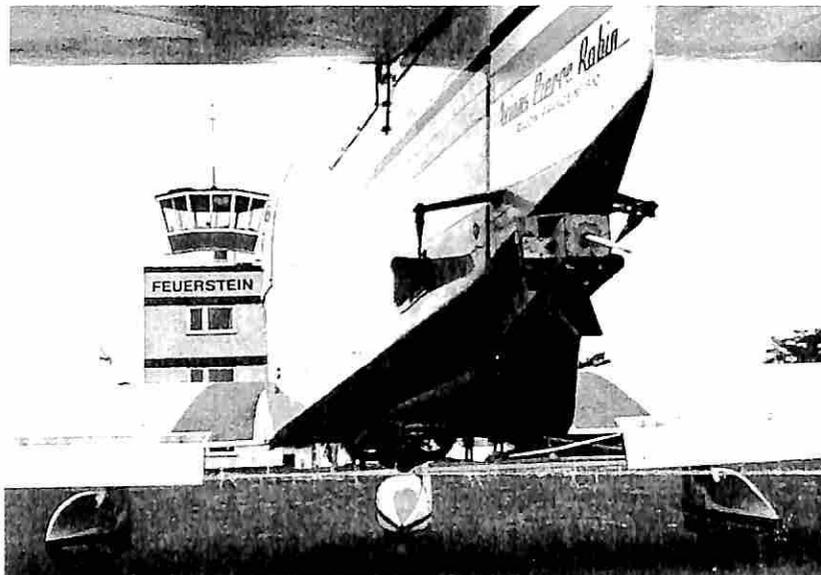
Bemberg

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

WE IMPROVED FLIGHT SAFETY FOR AIRCRAFT TOWING!

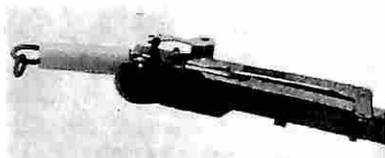
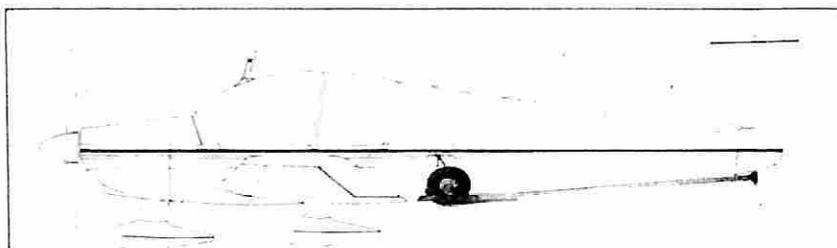
„Feuerstein“ System – Retracting and Cutting Mechanism stood hardness test

More than 500.000 towed starts by club flight activities and at renowned flying schools in Germany and abroad



Fundamental Idea for Development:

- Improvement of flight safety with airplanes towing procedures
- Replacement of release system by a cutting system



For Jodel-Robin tow planes combined with Aerazur- or Tost-drawgears



For Morane-Rallye tow planes combined with Aerazur- or Tost-drawgears



For Piper, Citabria, Musky, Maule and Stinson tow planes combined with Tost-drawgear

Our Results:

The Tow-Cable Retraction and Cutting Mechanism and all its manifold advantages:

- Improved flight safety by cutting of tow-cable in emergencies – with heavy cable loads it is easier and faster to cut than to release.
- Improved flight safety and economy by avoiding the cable-drop curve
- Considerable reduction of noise pollution for aerodrome residents due to a descent with less motor power and to direct landing
- No danger for persons or airplanes, no cable-drop
- Reduction of fuel consumption through less flight and taxiing time

- No delay with order of take-off by tracing and collecting the tow-cable
- Longer cable life as no ground contact and no soiling
- Light weight of equipment (5 kg only incl. tow-cable) consequently only slight diminution of the important useful loads
- Low maintenance, for this system is fully mechanical
- Renunciation of electric equipment being susceptible to trouble for the control of cable retraction – optical control for the pilot
- Immediate reestablishment of original towing device

- Your towing plane is always and everywhere ready for towing

Licensed by LBA-certificate

Robin Remorqueur	DR 400/180 RP
	DR 400/180 R
Robin Regent	DR 300/180 R
	DR 253 B
Morane Rallye	MS 880 B
	MS 892
	MS 893
	MS 894
	MS 235 E-D
Piper	PA 12
	PA 18/19
Bellanca Citabria	7 GCB
	7 GCBC
	8 GCBC
Stinson	L-5
	108-3

Price of complete system incl. 50 m low-cable

€ 2.200.000

+ I.V.A. e Porto

Omologato R.A.T.

Rappresentante esclusiva per l'Italia:

Friul - Vela snc, di Polano Roberto

Via Aquileia 30 - 32

33038 San Daniele del Friuli

tel. 0432 / 954101

FRIUL - VELA s.n.c.
VIA MARTIRI DI BOLOGNA n. 8
CIT. N° 6142 + 6372

P O L I C O R O



Il consuntivo '89, pensando all'edizione 1990

di ATTILIO PRONZATI

Si poteva prevedere ogni sorta d'imprevisto, dal mancato arrivo della benzina ad ogni altra complicazione o carenza, invece tutto è filato liscio. Dall'accoglienza estremamente efficace e cortese che il Presidente della Ittica Val d'Agri, Signor Vitali, ci riserva all'arrivo mettendoci a disposizione, oltre che l'aviosuperficie, racchiusa nel perimetro di questa grande proprietà occupata da innumerevoli vasche e lagune di acqua marina continuamente rinnovata da potenti idrovore, anche telefax, computer ed ogni altro servizio che i modernissimi uffici offrono.

Cosicché sin dall'indomani mattina potremo ricevere i fax con le carte del tempo di Francoforte che l'Ing. Scioli, con puntualità e solerzia, da Castellanza, seguirà ad inviarci durante tutta la durata della nostra permanenza a Policoro. Merita ancora un cenno la Società che ci ospita perché ritrovare sulle sponde dello Jonio un'azienda modello per attrezzature, impianti, tecnologie ed immagine è stata una piacevole sorpresa.

All'appuntamento delle ore 21 del 22 luglio sono presenti i due piloti rimorchiatori arrivati coi loro due L5 a metà pomeriggio con una navigazione perfetta e i cinque piloti d'aliante coi loro accompagnatori e familiari, arrivati alla spicciolata durante la giornata di sabato. Solo Corbellini arriverà il giorno successivo — come aveva preannunciato — e sarà di conseguenza il solo pilota a non essere in linea per i primi decolli previsti a partire dalle ore 9 di domenica mattina giorno 23.

Non nascondo che è stata con una certa emozione che diedi il segnale «tutto pronto al decollo» a Sergio che mi teneva l'ala. Un misto di sentimenti, da quello «È proprio vero: ce l'abbiamo fatta» a quello di«...e ora vediamo se tutto funziona».

Sono le 10 e 57 del mattino e il cielo è totalmente blu. L'istante successivo è stato un denso polverone e, davanti, l'L5 di Pastori con tutta manetta per il decollo. Pochi secondi e poi lo stacco. Anche con l'acqua di zavorra ed il vento al traverso il decollo avviene senza problema; e poi, dopo l'ultima coppia di cinesini, la spiaggia jonica e il mare, dieci metri sotto la pancia dell'aliante...

A Calcinata non ci si fa più caso: il sorvolo del lago dopo il decollo è cosa corrente, ma qui si tratta del mar Jonio e la sua vastità non manca di darmi un'emozione diversa.

Il contatto radio con Pastori permette di svolgere il programma prestabilito: sorvolare il paese di Rotondella dove le analisi preventive lasciano immaginare un facile aggancio a circa 18 Km dal nostro campo base. Sorvoliamo il paese a 800 m ma l'aria rimane ferma, il volo rimorchiato prosegue allora per NE verso il monte Sant'Arcangelo — che si dimostrerà poi un perfetto punto di formazione di ascendenze termiche — ed il primo sgancio avviene a 1200 m QNH in verticale di Colobrarò, un paese arroccato sul crinale della propaggine SW del Sant'Arcangelo. È subito evidente che l'ascendenza — termica blu — è già ben organizzata e quindi il secondo rimorchio condotto da Petrongari prende la rotta diretta per questa zona. Il Sant'Arcangelo ha pressapoco una forma di piramide a base triangolare. Un lato, meglio dire una valle, è orientata S, un'altra SW ed un versante boscoso a N. Scopriremo poi che il paese di Tursi — nella valle rivolta a S — a 16 Km dall'avio superficie di Policoro, risulterà un perfetto punto remoto per le partenze mattiniere od in situazioni di termiche blu. Con lo sgancio a 1000 m QNH in verticale di Tursi si può avanzare in direzione della vetta del Sant'Arcangelo, lungo il



crinale s'è sempre incontrato l'aggancio. Si è osservato che, nelle situazioni molto secche, la prima condensazione è sempre avvenuta in verticale del Sant'Arcangelo. Durante la permanenza avremo due giorni con sganci sulla verticale campo, sulla spiaggia jonica in altre parole, un giorno a quota di 750 m non essendo la base dei cumuli più alta, un altro con sgancio a 1000 m: in entrambe le giornate i voli poi si svilupparono per Nord e con plafonds, come al solito, via via crescenti.

Sono stati fatti 39 decolli, di cui uno con immediato sgancio e atterraggio per il controllo del carrello rimasto bloccato, 38 le partenze per voli di distanza. Nessuno di questi 38 decolli è rimasto senza aggancio termico. Partenze quindi al 100% positive. Nessun ritorno a Policoro ha mancato il campo. Due aspetti estremamente importanti e significativi dei voli compiuti che non hanno creato problemi: né all'aggancio, né al rientro alla base. Sono sufficienti questi dati — oltre che alla comprovata affidabilità del campo — per avere una conferma assai significativa della validità della base prescelta come punto di partenza per voli di distanza lungo l'asse appenninico. Il fatto che nessuno dei partecipanti sia riuscito a svolgere un volo di 1000 Km — obiettivo del progetto VV-1000/89 — non



lo si deve imputare ad altro che alla carenza di condizioni meteo normali.

Dico normali poichè all'ultima partenza, quella del 31/7, alcuni di noi fecero la loro dichiarazione di volo per tentare comunque ed in extremis i 1000. Malgrado le mediocri condizioni due voli risultarono di circa 800 di Vergani ed uno di circa 720 del sottoscritto. È pur anche certo che questi voli sono stati delle lunghezze dette e malgrado le condizioni incontrate solo perchè nei giorni precedenti s'erano accumulate preziose esperienze.

Le ore globalmente volate dagli alianti con partenza da Policoro sono state 190 e 40 primi. Durante i voli di distanza gli alianti che non hanno fatto ritorno a Policoro sono atterrati uno a Palestrina — durante un tentativo di distanza libera verso Nord — e, all'ultimo giorno, tre a Rieti aeroporto, uno a Castel di Sangro (IS), uno a Paganica (AQ) ed uno a Boiano (IS). Tracciamo un consuntivo di sintesi.

È mancata la collaborazione della meteorologia: a questa carenza imputo la mancanza del risultato dei 1000 Km. D'altra parte in condizioni meteo non certamente brillanti si sono fatti gli 800 e i 720.

Di contro oggi disponiamo di dati certi circa gli sganci, i rientri, sono state ampiamente esplorate le tre grandi valli (del Sinni, dell'Agri e del Basento) che, come tre autostrade, riportano gli alianti a Policoro dalle alte montagne immediatamente a sud di Potenza. Luciano ha, in zona di Policoro, svolto una bella salita in onda fin verso i 4000 m. Paolillo ha sfruttato un fronte di brezza sull'asse Policoro-Spinazzola.

Ci si è resi conto che il passaggio da sud a nord del «gradino» orografico dell'altipiano marsicano può presentare qualche difficoltà in determinate condizioni, ma si sono anche scoperte rotte alternative a quelle tradizionali che ne facilitano il superamento.

Sul piano della logistica abbiamo acquisito elementi pratici e concreti, che ci permettono scelte in caso di ripetizione dell'iniziativa senza incertezze.

Evidentemente le informazioni raccolte costituiscono un insostituibile, ottimo bagaglio pronto per essere impiegato nell'edizione 1990 del progetto VV-1000 del quale si stanno preparando i piani.

Non ultimo elemento per delle opportune considerazioni l'offerta che ci è stata fatta per operare su altre basi di partenza sempre nella zona: il nuovo aeroporto di Montemutto e l'aviosuperficie di Atena a nord del Vallo di Diano. Queste offerte sono un indubbio segno di quanto risulti gradita un'attività aeronautica come la nostra che in questa area italiana incontra simpatia e favore. Le impressioni fino ad ora raccolte di chi ha partecipato e di chi non avendo partecipato desidera farlo m'incoraggiano a cominciare sin d'ora ad organizzare la seconda edizione con quelle varianti che l'esperienza del 1989 ci suggerisce.

Concludo questa chiaccherata, con un caldo ringraziamento ai piloti che hanno creduto in questa iniziativa: Luciano Avanzini, Stefano Ghiorzo, Walter Vergani, Eugenio Corbellini ed Ugo Paolillo; ai due rimorchiatori: Donato Pastori e Stano Petrongari.

A Edoardo Prosperini dal quale ho avuto appassionata ed efficacissima collaborazione sul piano della organizzazione e

gestione. Gestione alla quale pure Luciano, con la sua professionalità mi è stato di notevole aiuto.

Al Sig. Vitali, presidente della Ittica Val d'Agri, il ringraziamento di noi tutti per l'ospitalità, la collaborazione e la cordialità che ci è stata offerta.

All'Ing. Scioli per il suo spirito di sacrificio che ha rinunciato a delle vacanze pur di non farci mancare delle indispensabili informazioni meteo, anche se non sono state quelle che in cuor suo sperava di farci arrivare.

Alla Signora Nava che ha gestito, sul piano dell'informazione, l'operazione VV-1000-89.

Sergio Baldisserri compagno di molte avventure volovelistiche e caro amico, Angelo Buffetto che, come specialista aeronautico, ci ha dato tranquillità.

Infine, Donato Pastori, che con amicizia ci ha dato il suo contributo di esperto pilota rimorchiatore ed il suo collega Stefano Petrongari, di Rieti, preciso ed attivo.

Se tutto andrà bene, arriverci all'anno prossimo.



Concordi nel ripetere l'esperimento!

di WALTER VERGANI

L'idea di investigare le condizioni volovelistiche del Sud, al quale i pochi alianti che lo abbiano sorvolato sono per lo più arrivati a sera alla fine di voli di distanza da Rieti compiuti durante le gare degli anni '58-'66, è nata dalla speranza di decolli mattinieri e di recupero di qualche mezz'ora di luce volando verso il sole. Obiettivo, i mille chilometri.

A spedizione conclusa si può dire che pur non avendo riportato successi strabilianti, a causa dell'estate anomala coi suoi frequenti temporali, e della relativamente breve permanenza, le speranze non sono state disattese; in più si è ottenuta una bella vacanza che una volta almeno ha messo d'accordo piloti ed aiutanti, traineristi ed organizzatori, mogli e figli, nel senso che ciascuno ha avuto il suo (volo e bagni di mare) senza reciproche limitazioni e concessioni. Talchè tutti sono concordi di ripetere l'esperimento.

Policoro, e cioè la splendida ospitalità della Società Ittica Valdagri e del suo Presidente Dott. Enzo Vitale, proprietaria dell'aviosuperficie, è uscita dall'impossibilità di operare a

Grottaglie, in Puglia, come in un primo tempo si era progettato. Edoardo Prosperini, nel suo viaggio di ricognizione, l'aveva visitata su indicazione di Bruno Ferrari trovando non solo terreno adatto ai traini, ma anche disponibilità di moderni uffici con telefono, telex e telefax, serbatoio per lo stoccaggio del carburante, albergo di buon livello con aria condizionata, bar e discoteca privata ed una piccola città coi suoi negozi, ristoranti ed attrattive turistiche per un piacevole soggiorno sulla riva del Mar Jonio. I componenti della spedizione contavano su due traini e sei alianti: Pastori (AVAL) e Petrograndi (ACCVV) coi due Stinson potenziati; due Ventus (uno turbo), due LS 6, un Discus ed un LS 4 con piloti Pronzati Attilio, Vergani, Ghiorzo, Corbellini, Avanzini e Paolillo; aiutanti Baldisserri, Buffetto, Gemma, Mariano, Ghiorzo Andrea, Soldati; più qualche moglie e figli. Hanno volato dal 23 al 30 luglio inclusi, tranne il 27, totalizzando 174 ore di solo aliante ed un buon numero di chilometri, anche se i temi megagalattici dichiarati sono stati

raramente realizzati.

Il 23 luglio, primo giorno, i decolli sono iniziati alle 11 con aggancio a circa 20 km ad ovest dell'aviosuperficie (confinante con la spiaggia) sul piccolo monte Santarcangelo. Si è volato verso NW fin poco a nord di Sala Consilina dove nonostante la vicinanza del Mar Tirreno si sono riscontrate buone condizioni di veleggiamento con cumuli anche se dalla base un poco più bassa. Plafond 2000 metri. Paolillo fotografa Ariano Irpino.

Il 24 luglio decolli a partire dalle 10,30 e sgancio a Tursi, 18 km ad ovest. Si è volato fino alla valle del Sangro con plafond anche di 2700 metri e cumuli. A nord le condizioni erano deboli con cumuli bassi sulle montagne classiche del sud di Rieti (1500 metri QNH). Tutti rientrano senza poter raggiungere gli ambiziosi piloni posti più su, tranne Vergani e Paolillo che, con temi più modesti di poco oltre 500 km li realizzano fotografando Rivisondoli e Carovilli.

Il 25 ed il 26 si decolla ancora prima (9,45-10) ma si arriva al massimo a Potenza; per le ore 14 tutti a terra con temporali sul campo ed indigeni stupefatti per tanta abbondanza d'acqua in posti dove in genere il problema è il contrario. Attilio Pronzati, entusiasmato dalla brezza di mare, fila verso nord ma deve finire il suo volo a Palestrina, presso Roma (26 luglio).

Il 28 volano solo tre piloti. Aggancio sul campo con cumuli bassi. Volo di Pronzati e Vergani fino a Potenza ma con medie basse. Alle 16 tutti a casa.

Il 29 ancora aggancio sul campo (cioè sul mare). Varie direzioni, esplorazione della Calabria inclusa, ma temporali vari (anche onda) per cui alle 15,30 tutti a terra.

Il 30 infine giornata buona, anche se mancano i 3-4 metri al variometro. Ancora lavagne megagalattiche non completate, tuttavia:

- Vergani realizza un Policoro - Castelluccio - Campo di Giove - Nocera Umbra - Spoleto di km 705 (motore da Spoleto a Rieti);
 - Pronzati vola lo stesso tema con atterraggio a L'Aquila dopo Campo di Giove;
 - Avanzini e Corbellini atterrano a Rieti in volo rettilineo;
 - Ghiorzo fotografa Assergi ma è costretto all'atterraggio a Boiano (Matese) dall'ingresso della brezza di mare nella valle del Volturno;
 - Paolillo, in ritardo per problemi di aggancio, non riesce a passare la valle del Volturno ed atterra a Castel di Sangro.
- Dell'incomparabile ospitalità dell'Ittica Valdagri, impresa leader in Europa per la tecnologia dell'acquacoltura, e del suo Presidente Vitale si è già detto; un'accoglienza di rara qualità, cui va il ringraziamento personale e di tutti i membri della spedizione. Dell'efficienza di Prosperini, della sua immensa disponibilità non si dirà mai abbastanza. Grazie anche alla COLMAR, proprietaria del marchio ADIDAS per la sponsorizzazione e per le forniture copiose di pantaloncini, tute, magliette e scarpe queste ultime adattissime per questi tipi di volo.



Tabella dei primati mondiali e italiani al 31.08.1989

Maschili

(M = primati mondiali, I = su territorio italiano, E = su territorio straniero)

01 DISTANZA IN LINEA RETTA

mono	M	1.460,80 Km	H.W. GROSSE (D)	ASW 12	25.04.72 in AUS
	I	588,00	L. BERTONCINI	VENTUS	04.89
	E		S. GHIORZO	LS 6	04.89
bipo	M	993,76 Km	GEORGESON/GEORGESON (NZ)	JANUS C	31.10.82
	I	480,00	MOLTRASIO/PRESSATO	JANUS	16.04.77
	E				

02 DISTANZA CON META PREFISSATA

mono	M	1.254,30 Km	GEORGESON, DRAKE, SPEIGHT (NZ)	NIMBUS 2	14.01.78
	I				
	E	513,00	M. STUCCHI	ST. AUSTRIA	16.08.66 in F
bipo	M	993,76 Km	GEORGESON/GEORGESON (NZ)	JANUS C	31.10.82
	I	270,00	VERGANI/MANZONI	JANUS	12.05.79
	E				

03 DISTANZA IN ANDATA & RITORNO

mono	M	1.646,68 Km	T.L. KNAUFF (USA)	NIMBUS 3	25.04.83
	I	775,00	R. MUSSIO	ASW 17	12.05.82
	E	836,00	L. BRIGLIADORI	DISCUS	06.01.87 in AUS
bipo	M	1.052,74 Km	MULLER/SENNE (D)	JANUS C	26.12.83
	I	668,00	PRONZATI/ORSI A.	JANUS	16.04.85
	E	534,4	PILUDU/MARCHETTI	CALIF A21	05.07.78 in E

04 DISTANZA IN TRIANGOLO

mono	M	1.362,68 Km	KNAUFF + altri 4 piloti		02.05.86
	I	759,50	T. GOSTNER	VENTUS B	09.06.88
	E	779,87	L. BRIGLIADORI	DISCUS	23.12.84 in AUS
bipo	M	1.379,35 Km	GROSSE/KOHIMEYER (D)	ASH 25	10.01.87 in AUS
	I				
	E	780,00	BALBIS/BALZER	ASH 25	24.01.89 in AUS

05 ALTEZZA ASSOLUTA

mono	M	14.938 m.	R.R. HARRIS (USA)	GROB 102	17.02.86
	I	10.525	G. GIACINTO	ASTIR	18.11.82
	E				
bipo	M	13.489 m.	EDGAR/KLEIFORTH (USA)	PRAT-RED	19.03.52
	I	8.550	CREPALDI/GARZOTTO	JANUS	01.02.85
	E				

06 GUADAGNO DI QUOTA

mono	M	12.894 m.	P.F. BLIKE (USA)	SGS 1/23E	25.02.61
	I	9.031	G.A. FERRARI	CANGURO	22.09.58
	E				
bipo	M	11.680 m.	JOSEFCZAC/TARCZON (PL)	BOCIAN	05.11.66
	I	7.176	PATUZZI/CREPALDI	TWIN ASTIR	09.04.80
	E				

07 VELOCITÀ IN TRIANGOLO DI 100 Km

mono	M	195,30 Km/h	I. RENNER (AUS)	NIMBUS 3	14.12.82
	I	131,88	R. MONTI	ASW 20	29.04.81
	E	158,25	S. CAPOFERRI	ASW 17	02.06.82 in A
bipo	M	177,26 Km/h	SOMMER/ANDERSEN (D)	JANUS C	26.07.84 in USA
	I	120,50	MONTI/MANTICA	ASH 25	20.08.89
	E				

08 VELOCITÀ IN TRIANGOLO DI 300 Km

mono	M	169,49 Km/h	J.P. CASTEL (F)	NIMBUS 3	15.11.86 in ZA
	I	102,84	W. VERGANI	NIMBUS 2	18.08.76
	E	132,14	W. VERGANI	NIMBUS 3	25.06.83 in USA
bipo	M	158,47 Km/h	GROSSE/GROSSE (D)	ASH 25	21.01.87 in AUS
	I	99,79	CAPOFERRI/MUSSIO	ASH 25	22.05.88
	E	113,10	BALBIS/SCHWAB	ASH 25	21.01.87 in AUS

09 VELOCITÀ IN TRIANGOLO DI 500 Km

mono	M	164,11 Km/h	J.P. CASTEL (F)	NIMBUS 3	10.12.86 in ZA
	I	87,02	L. BERTONCINI	LS 4	12.04.82
	E	136,79	M. GAVAZZI	ASW 20	27.12.84 in ZA
bipo	M	155,14 Km/h	GROSSE/KOHIMEYER (D)	ASH 25	09.01.87 in AUS
	I	85,77	L. BRIGLIADORI/STAGI	JANUS	12.04.82
	E	88,90	SERRA/CATTANEO	CALIF A21	25.01.74 in AUS

10 VELOCITÀ IN TRIANGOLO DI 750 Km

mono	M	158,40 Km/h	H.W. GROSSE (D)	ASW 22	08.01.85 in AUS
	I				
	E	119,59	M. GAVAZZI	ASW 20	22.12.84 in AUS
bipo	M	147,98 Km/h	HOLIGHAUS/TONDER (D)	NIMBUS 3D	08.01.88 in ZA
	I				
	E	95,15	BALBIS/BALZER	ASH 25	24.01.89 in AUS

11 VELOCITÀ IN TRIANGOLO DI 1000 Km

mono	M	145,32 Km/h	H.W. GROSSE (D)	ASW 17	03.01.79 in AUS
	I				
	E				
bipo	M	138,07 Km/h	HOLIGHAUS/TONDER (D)	NIMBUS 3D	10.01.88 in ZA
	I				
	E				

12 VELOCITÀ IN TRIANGOLO DI 1250 Km

mono	M	133,24 Km/h	H.W. GROSSE (D)	ASW 17	09.12.80 in AUS
	I				
	E				
bipo	M	143,46 Km/h	GROSSE/KOHIMEYER (D)	ASH 25	10.01.87 in AUS
	I				
	E				

13 VELOCITÀ IN A&R DI 300 Km

mono	M	non previsto			
	I	102,79 Km/h	S. CAPOFERRI	ASW 17	27.03.87
	E	142,46	M. GAVAZZI	ASW 20	23.84 in ZA
bipo	I	99,89 Km/h	GRITTI/PERICO	JANUS	16.07.84
	E	123,76	CAPOFERRI/MUSSIO	ASH 25	10.07.89 in F

14 VELOCITÀ IN A&R DI 500 Km

mono	M	non previsto			
	I	89,44 Km/h	R. MONTI	ASW 20	12.04.82
	E	123,99	C. BALBIS	ASH 25	15.01.89 in AUS
bipo	I	79,44 Km/h	L. BRIGLIADORI/PATRIARCA	JANUS	25.04.82
	E	112,13	BALBIS/BALZER	ASH 25	14.01.89 in AUS

15 VELOCITÀ IN A&R DI 750 Km

mono	M	non previsto			
	I	93,89 Km/h	R. MUSSIO	ASW 17	12.05.82
	E	103,20	G. GALETTO	ASW 20	02.01.87 in AUS
bipo	I				
	E				



Dialogo di un Presidente d'Aeroclub e di un passeggero*

Presidente: *Buongiorno signor pilota del motoalante I-XYZW e gentile signora e bene arrivati. Sono il presidente dell'Aeroclub.*

Pilota: *Buongiorno a lei, signor presidente. Grazie per il benvenuto; il mio nome è A... C... Mi scusi se oso chiederLe se Ella è aduso ricevere personalmente tutti coloro che atterrano qui.*

P. *Ella non deve scusarsi per tale domanda che, invero, trovo molto pertinente, essendo pochissimi coloro che qui atterrano provenienti da lungi, talchè poco mi costerebbe simile incombenza. In realtà, Ella è il primo e forse unico movimento della giornata, eletta a riposo dagli aviatori stanziali; ma solo il fatto che mi trovassi a transitare nelle vicinanze in velocipede ha voluto qui la mia presenza.*

p. *Mi perdoni ancora: vuole Ella illuminarmi circa la presenza di un efficientissimo servizio di controllo traffico, che mi ha magistralmente assistito al termine del volo? È forse Civilavia così attenta alle vostre bisogna?*

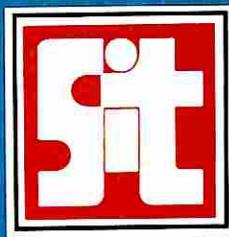
P. *La invito a non porgere scuse per ogni richiesta che vorrà avanzare, trovando io gradevole il compito di risponderLe. Sul nostro aeroporto è stata infatti eretta una meravigliosa torre di controllo del traffico aereo, ove si alternano una dozzina di controllori, invero molto preparati e cordiali, a ciascuno dei quali viene assegnata una onorificenza ogniqualvolta riesca a contattare un aeromobile estraneo agli Aeroclub stanziali. Stanti le poche occasioni, non tutti ricevono, malauguratamente, simile riconoscimento nel giro di un anno solare. La devo anche informare che Civilavia è completamente estranea a tale torre, che fa invece capo ad un ente denominato AAAVTAG, costituito da privati.*

p. *La ringrazio. Ritengo che lo stesso Ente provveda al servizio anti-incendio.*

P. *Assolutamente no: tale servizio è prestato in comunione dai due Aeroclub che hanno eletto dimora su questo aeroporto. Ella infatti osserverà che, entro quella carrozza senza cavalli cui è agganciato un aggeggio rossastro, sta sonnecchiando una persona cui la sorte ha riservato, oggi, tale compito.*

- p. Mi sembra che gli incaricati dovrebbero essere due.
- P. *Infatti sono due, ma Ella sa che, ne bel Paese, non appena alcuno viene investito di pubblica funzione, egli ha diritto di trascorrere in taverna parte del proprio tempo.*
- p. Ne sono edotto e trovo encomiabile il volontariato da parte degli Aeroclub.
Non altrettanto calorosamente posso complimentarmi per lo stato delle striscie di atterraggio, quasi invisibili dall'alto, per mancanza di adeguati segnali e per lo sfalcio dell'erba, che lascia molto a desiderare.
- P. *Purtroppo le incombenze relative non sono demandate a noi, essendosele riservate Civilavia, attraverso pochi funzionari oberati dal controllo di un paio di decine di aeroporti e che hanno altro da fare che misurare la nostra erba e contare i cinesini. Le confesserò che lo sfalciatore, dovendo egli pagare lo sfalcio, è interessato a raccogliere fieno lungo ed a trascurare la non remunerativa sterpaglia. Invero, talvolta interviene il qui vicino presidio della Aeronautica Militare con una piccola macchina falciante, a titolo di favore e nel caso che tra i militari di leva, sia presente un villico abile a manovrarla.*
- p. Ciò non è molto favorevole alle basse ali degli alianti, durante gli atterraggi.
- P. *È vero, ma una imbardata, con la perdita del pattino di coda, è talvolta preferita ad un divieto di volare.*
- p. Capisco, anche se non approvo. Ora la ossequio, poichè vado a rifocillarmi con la mia consorte.
- P. *Ora sono io a chiederLe venia, poichè ho nascosto una parte delle ragioni della mia visita a lor signori: devo esigere la tassa di approdo.*
- p. Ma, se non ho mal compreso, non vi è presenza di funzionari di Civilavia, qui.
- P. *Infatti, non vi è tale presenza, né siamo intenzionati a richiederla.*
- p. Allora, stante la richiesta, Ella assume la funzione di esattore per conto dello Stato. Vorrà essere così gentile di mostrarmi il decreto di nomina.
- P. *Ella ha ragione, ma non sono titolare di un tale incarico e d'altra parte, non esiste neppure un decreto ministeriale che qualifichi questo aeroporto.*
- p. Ma allora, quale altra legittimazione ad incassare la tassa Ella mi prospetta?
- P. *Nessuna: glielo chiedo amichevolmente, come amichevolmente mi ha incaricato il Direttore della DCA competente, che è una brava persona.*
- p. Ma da dove spuntano tutti questi ragazzini? Fermi, non toccate l'aeroplano!
- P. *I ragazzini si introducono di straforo dai buchi della rete che circonda l'aeroporto. Mi comprenda: Civilavia ha altro da fare che gestire i buchi della mia rete.*
- p. Ma una tassa presuppone un servizio!
- P. *La prego di non sottillizzare se non vi è alcun servizio: molto presto verrà emanato un decreto che modifica la dizione in «balzello di approdo», e tutto sarà normalizzato. Vuole dunque accedere alla mia amichevole richiesta?*
- p. Ella mi ha amichevolmente convinto. Quale è l'importo?
- P. *Ella mi deve prima comunicare il peso del suo aeromobile ed io accetterò quanto mi dice, poichè non ho alcun potere di verificarLe i documenti.*
- p. Tutto ciò è ridicolo, mi consenta, senza volontà di offesa! Ma tant'è: facciamo un sette quintali e mezzo ed eccole un biglietto da cinquantamila.
- P. *Ella mi mette in difficoltà, non possedendo la ragguardevole cifra che mi permetta di darle il resto alle 2700 lire dovute.*
- p. Sono desolato, non ho spiccioli.
- P. *Non si sgomenti: informerò DCA dell'approdo. Con una semplice richiesta al RAN, la stessa DCA otterrà i dati di proprietà dell'aeromobile e quindi i dati di esercizio dalla DCA competente per territorio. Nel giro massimo di sei ÷ otto mesi, Ella riceverà una raccomandata, gravata di spese, con l'invito a versare alla Banca d'Italia della Sua città l'importo suddetto di Lire 2700. Non provvedendo ecc. ecc. ecc. Come vede, chi Le parla non è soltanto un esattore volontario, è anche un informatore segreto.*
- p. Ma chi glie lo fa fare?
- P. *Non risponde e si allontana, pedalando.*

* (trattasi della «e» leopardiana)



società italiana tecnospazzole s.p.a.

40033 casalecchio 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

comunicare e caricare i dati su Agip-Petrol



CAGIVA

FRECCIA C10.

UN'IMPELLATA NELLA CLASSE 125.



Il design elegante, il materiale robusto ed infrangibile, la praticità nello smontaggio per una facile pulizia sono le caratteristiche che rendono il sedile VEGA un progetto evoluto, valido per ogni tipo di ceramica.

Le design élégant, la matière résistante et incassable, le démontage facile pour un nettoyage efficace, ces sont les caractéristiques de l'abattant VEGA qui font une réalisation moderne qui s'adapte à toute céramique.

VEGA®

Das elegante Design, das robuste und schlagfeste Material und nicht zuletzt das einfache Abmontieren, das ein schnelles und gründliches Reinigung ermöglicht, sind die wichtigsten Merkmale des neuen WC-Deckels VEGA, der fuer jede Keramik geeignet ist.

Elegant design, strong and unbreakable material, practical disassembly, easy to be cleaned: all these are the features that make VEGA a progressive project, fit for every kind of sanitary ceramic models.

PLASTICA
ilma

AAPCA. — OPEN DE FRANCE

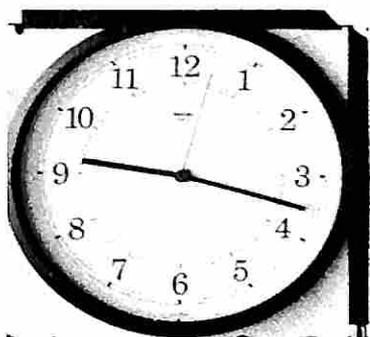
DE PLANEUR 89

NOM CLEMENT

DATE * 23 JUIN

N° EPREUVE * 6

N° CONCOURS * WJ



CIRCUIT
REALISE,

TYPE PLANEUR *

VENTUS B/A

* COMMISSAIRE *

Gianni *

Campionato di distanza: a Ovest, qualcosa di nuovo! La velocità «pura» perde colpi...

di J.M. CLEMENT

Il volo a vela di velocità «pura» ha il fiatone. I primati non interessano più che quei pochissimi che possono permettersi le vacanze natalizie con l'aliante appresso in Namibia o in Australia. I loro voli non fanno più né invidia né notizia. Le gare nazionali FAI radunano sempre meno concorrenti, a meno che non vi sia qualche altro elemento d'interesse oltre il volo, come per esempio a Rieti dove vi sono dieci altre buone ragioni per passare una vacanza volovelistica.

Significativo il fatto che l'ultimo campionato classe 15 metri sia stato annullato per mancanza del numero minimo (20 concorrenti), e che Vinon si sia svolto con una sessantina di piloti contro i 100 abituali. Ho ancora in memoria un campionato italiano dove venne modificato il regolamento all'ultimo momento per poter assegnare il titolo.

Non intendo in queste pagine ricercare né discutere le cause che hanno portato a questa situazione, ma vorrei ricordare che il volo a vela, in particolare nelle nostre montagne, è anche:

- turismo, che esso sia domenicale, familiare o agonistico;
- pionierismo, con ricerca e scoperta di nuovi percorsi, orizzonti e paesaggi;
- studio ed approfondimento dei fenomeni meteorologici ed annessi;
- trasmissione ai nuovi piloti degli insegnamenti raccolti.

Con per tutti un denominatore comune: DIVERTIRSI.

La competizione, che ha come obiettivo statutario di identificare il miglior elemento di quella ristrettissima campionatura di esseri umani che sono i volovelisti, deve anche garantire questo scopo. Se non, diventerà un affare fra professionisti, come purtroppo lo è già in molti paesi a livello internazionale, europeo e mondiale.

Se poi, oltre a non divertirsi, c'è anche da buttar via due settimane di ferie, un paio di milioni e prendere la pioggia come di norma in ogni raduno volovelistico (Rieti e Vinon a priori esclusi), ci vuole veramente una bella dose di incoscienza per perseverare. Il tutto per decollare pieno d'acqua quando le condizioni sono già formate da ore, girando come cretini sul traguardo di partenza ad osservare cosa fa «il nemico», per chiudere gloriosamente un banale percorso (di solito già girato 10 o 20 volte) a 120 km/h di media. Senza probabilmente aver capito nulla di quello che è successo prima del decollo, dopo l'atterraggio, ed in altre zone, né aver capito perché «ci hanno mandato là...». In breve, facendo per 10 giorni un tipo di volo a vela totalmente artificiale come MAI si pratica nel resto dell'anno (professionisti esclusi).

Eppure è così bello decollare al mattino presto, forse prima ancora di vedere il primo ciuffo sulla collina, magari con un po' d'acqua nei ballast — spesso abbandonata sulle prime piante —, andare dove ci sembra giusto, il più lontano possibile, e tornare al tramonto con il cuore grosso e pieno di emozioni e di nuove immagini che animeranno la serata e lasceranno qualcosa da trasmettere ai più giovani.

Perché lasciare ad altri la scelta dei nostri percorsi? Perché questi devono necessariamente essere scritti e fotografati prima di partire, visto che nessuno è in grado di effettuare serie previsioni a 200 o 300 km di distanza (spesso dal campo si vede appena a 10 km). Perché non lasciare questa iniziativa al pilota, dove e quando gli pare?

UNA PRIMA RISPOSTA: IL C.I.D.

Questo malessere, questi dubbi, i responsabili dell'agonismo volovelistico italiano sono stati, insieme ai francesi, i primi a capirlo ed a proporre una soluzione: il C.I.D. Ho applaudito anch'io alla nascita del neonato, ma ben presto, anzi al primo volo, ho capito di essere stato ingannato ed ho gridato alla truffa. Il C.I.D. era il puro frutto della mente di velocisti fatto per i velocisti, incapaci di accettare e compiere le necessarie evoluzioni. Senza parlare del regolamento per i motoalianti (che sono PER ECCELLENZA il mezzo più adatto per i voli di distanza), redatto senza la minima concertazione con piloti ed esperti in materia, che è propriamente ridicolo.

Non volendo associare il mio nome ad una simile pagliacciata (ma in questo periodo ne sono state prodotte tante altre ancora ben più succulenti), sono andato a provare l'equivalente francese, nato anche lui nel 1988.

IL TUTTO LIBERO: L'OPEN DI FRANCIA

I francesi hanno reagito in senso opposto agli italiani, un po' come Voltaire e Machiavelli: TUTTO LIBERO, TUTTI UGUALI, TUTTI INSIEME. In periodo di Bicentenario, aggiungerei «Liberté, Egalité, Fraternité».

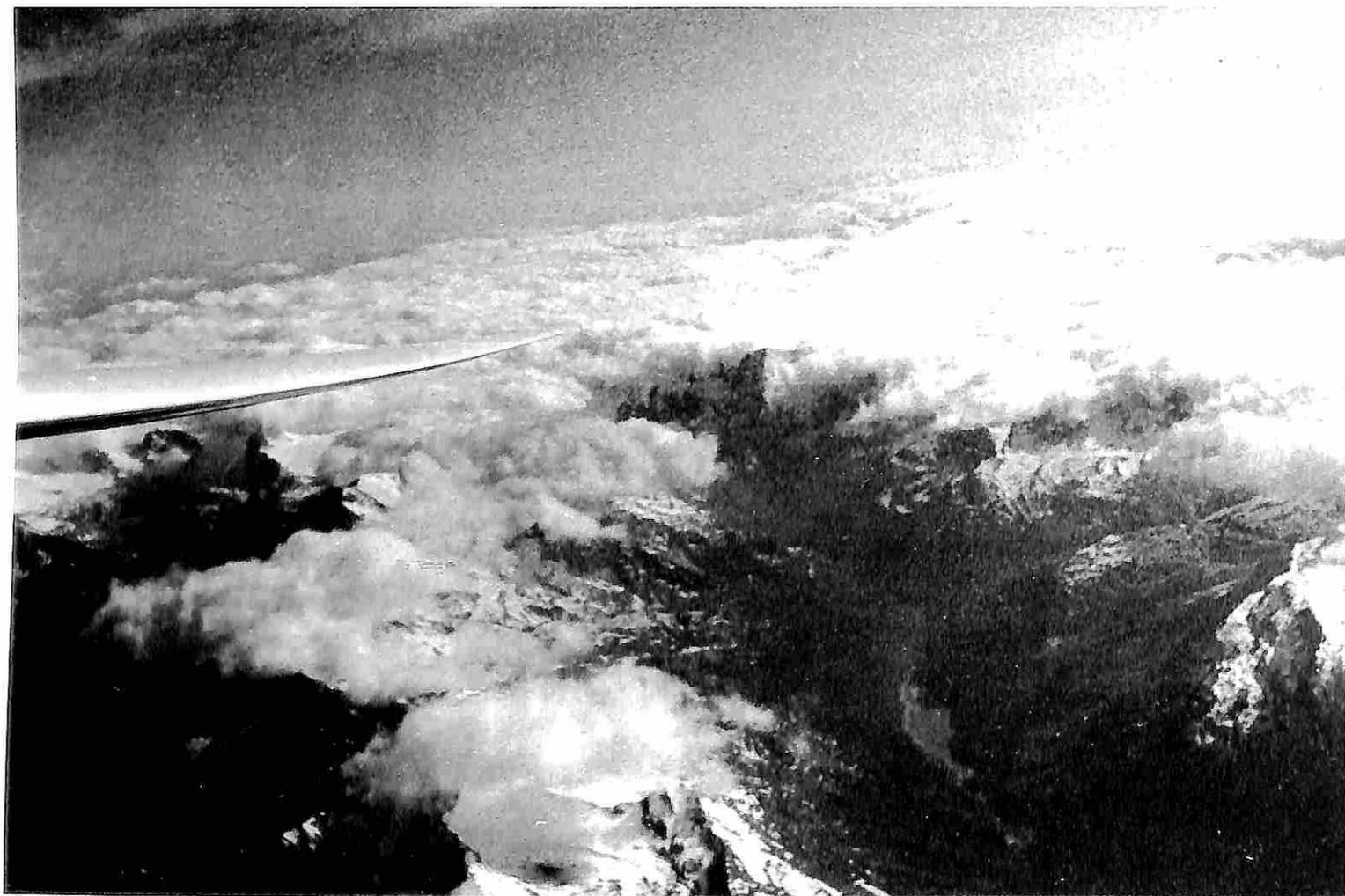
Il REGOLAMENTO è un esempio di semplicità: tutto sta su un foglio A4.

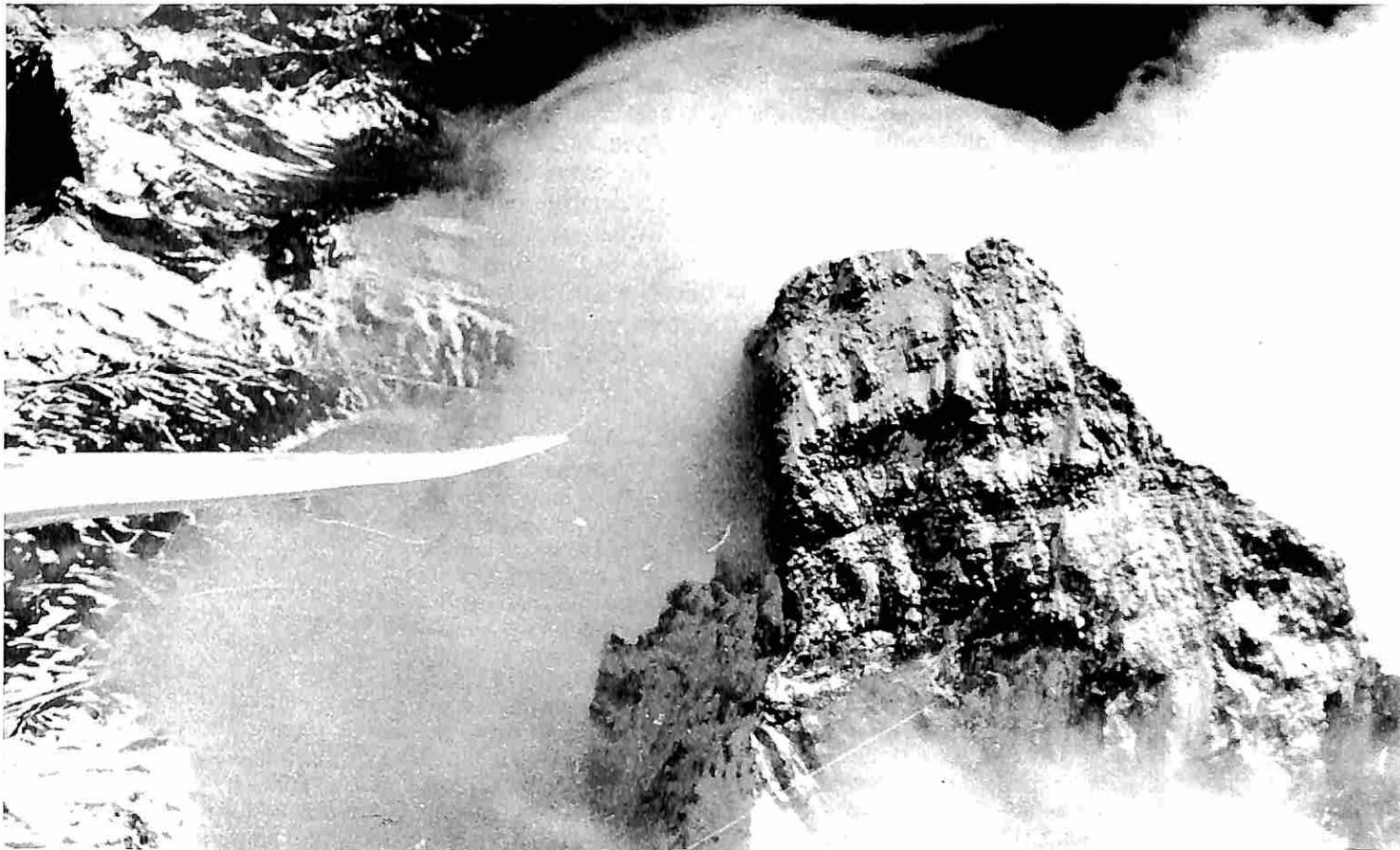
- 1 km = 1 punto, corretto dall'handicap macchina, che è più piatto di quello tedesco (valido per voli di velocità in pianura), e malgrado ciò valutato da tutti ancora troppo penalizzante per le «orchidee»;
- i punti di virata sono scelti LIBERAMENTE ED IN VOLO, e possono essere cambiati a discrezione senza limite.

Portarsi pellicole da 24 pose!

- l'organizzazione impone soltanto il numero massimo di punti che verranno presi in considerazione per il calcolo del punteggio (A/R, triangolo o farfalla). Ovviamente, se ne possono girare di meno, e per esempio fare un A/R il giorno di una farfalla, se conviene;
- i motorizzati possono partecipare con la regola del fuoricampo virtuale all'ultima fotografia valida (foto-vache oppure pilone) prima dell'avviamento del motore;
- il decollo avviene al nascere della prima ascendenza (una Ka 13 in scuola fa da cavia). Il traguardo di partenza (foto di un prato) apre 15 minuti dopo l'ultimo decollo. L'arrivo chiude alla effemeride solare. Chi non è ancora rientrato viene considerato fuoricampo a quell'ora in un punto calcolato in base ai dati del volo;
- il fuoricampo (reale o virtuale) viene duramente penalizzato sottraendo dai km percorsi la distanza che manca per tornare a casa, corretta dall'handicap macchina;
- in caso di inagibilità dell'aeroporto di arrivo (temporale, aria di mare, nebbia), l'arrivo è spostato di 50 km (foto-vache a discrezione entro questo raggio ed atterraggio altrove anche oltre 50 km senza penalità);
- sono previste 11 giornate di volo, ed il pilota è libero di volare quando gli pare sapendo che il punteggio è la somma di:
 - 5 prove se vi sono state 9 o più giornate valide
 - 4 prove se vi sono state 7 o 8 giornate valide
 - 3 prove se vi sono state 6 giornate valide.

Una giornata è valida se almeno 3 concorrenti si allontanano di più di 100 km.





L'APPLICAZIONE PRATICA è come il regolamento: estremamente semplice.

Se si ha voglia di volare quel giorno, si va in volo con viveri per 10 ore, e per chi non ha motore, rasoio, spazzolino e ricambio. Se dopo un paio d'ore, si vede che non si riuscirà a migliorare il proprio punteggio totale, allora è meglio non stancarsi e tornare a casa. La spiaggia dista 1/4 d'ora e la squadra (per chi ce l'ha) che aspetta...! Oppure c'era chi tornava in ufficio...

Questa è la teoria. Per quanto mi riguarda, avendo perso due giorni (meteo più indisposizione) all'inizio, ho dovuto volare tutti i giorni meno quello di riposo obbligato (individuale, dopo 5 prove). Per i primi quattro in classifica, la forza agonistica era tale da farci partire comunque, ed è uno di questi voli «poverissimi» che mi dettero la vittoria, iniziando un 550 km in onda a 100 di media alle 4 del pomeriggio, dopo aver raggiunto Briançon (130 km da Fayence) in ben 4 ore! Tutti gli altri avevano abbandonato per strada, Rantet compreso.

Il briefing si limita dunque a 5 minuti: quanti punti (massimo) da girare, effemeridi e ora di decollo. Nessuna meteo (in sciopero), sola distribuzione (senza commento) del bollettino svizzero mandatoci per telefax da un amico, week-end escluso. Il pilota doveva proprio decidere su tutto.

Si partiva fra le 10 e le 11.30, a volte con enormi difficoltà per uscire dalla conca di Fayence, con dei plafonds e delle visibilità pessimi. Il fatto sta che abbiamo girato in media più di 600 km/giorno, anche quando nessun altro del club osava uscire, a costo di farlo a 60 di media.

Il fatto di aver fatto volare insieme Nimbus 3 D / Turbo, ASH 25, Ventus, LS 4, e che tutti siano sufficientemente soddisfatti è una grande conquista, ma è soprattutto una lezione per i sostenitori della divisione in classi. Non ho potuto verificare, in questo tipo di gara ed in queste montagne, nessuno degli argomenti a favore dei sostenitori della separazione. Anzi, gli alianti piccoli, ed in particolare il Discus,

sono senza dubbio ancora vantaggiati sia dal terreno che dall'handicap.

Essendo tutte le iniziative a carico del pilota, ed essendo esse permanentemente modificabili, non si sono verificati né roccoli né «succhiatori» di coda. Spesso dopo 1/2 ora, non si vedeva più nessuno, anche perché a quell'ora, gli altri clubs non avevano ancora aperto le porte degli hangars!

LA CRONACA DI GARA vede 11 concorrenti di cui 6 protagonisti, tutti esperti delle Alpi e più volte sul podio in competizioni internazionali.

Si sono visti soprattutto tanti temporali, tanta pioggia, mille difficoltà ma anche tutte le possibili condizioni meteo.

Confluenze di brezze, di mare, di fronte, onde da Nord, da Est, da Ovest, plafonds a 500 metri e poi a 4000 metri, medie di 0,3 m/s (per 1 1/2 h!) e di 7 m/s (per 8 minuti!).

Circuiti ad Ovest, nelle Cevennes, in Italia quasi tutti i giorni, con qualche puntata a Brig o a Verbier chiudendo il triangolo verso Lione o Valence. Chi ha fatto più km in 4 prove è stato Delylle (Nimbus 3 D/T) con 2491 km seguito dal sottoscritto (Ventus B/T) e 2409 km. Da osservare che la media globale è di poco superiore a 60 km/h!

Conclusione: più l'efficienza dell'aliante aumenta, più si va piano.

Corollario: e più si va lontano.

La classifica finale mostra che su 2400 km il Nimbus 3 D/T mi regala 110 punti e perde anche il secondo posto per il, Discus che ha percorso soltanto 2125 km (e per la cronaca si è mai rischiato ad attraversare il confine con l'Italia). Sarà giusto? Non credo che ci sia la stessa differenza fra Nimbus 3D e Ventus 16.6 (0,07 di handicap per 10 punti di efficienza) che fra Ventus 16.6 e Discus (0,07 di handicap per 3 punti di efficienza). Sarà il caso di «appiattare» ancora questi coefficienti.

Il vincitore dello scorso anno (Rantet con Malige in ASH 25) è

fuori a «soli» 2125 km, pari a 531 km/giorno, ben 90 in meno di Delylle e me. È stato senz'altro disturbato dai temporali che ci hanno costretti ad enormi dirottamenti, anche più di 200 km certi giorni (ma il tempo non conta, e durante un dirottamento, può saltare fuori un pilone nuovo più conveniente).

Il giovane Perroches ha sfruttato in pieno il vantaggio-handicap del suo Discus, senza mai rischiare. Ha perso la medaglia d'oro a terra, scegliendo come giorno di riposo quello del mio tema migliore (670 km).

Delylle ha volato benissimo, sempre velocissimo ed impressionante. Erano i primi voli sul suo nuovo acquisto. Queste grandi ali non sono un vantaggio in alta montagna sotto le creste.

Il vostro servitore è stato fedele a se stesso. Sempre troppo veloce la prima ora (e dunque a rasoterra), e poi troppo lento. Come detto prima, devo la vittoria all'onda, trovata (dove me l'aspettavo) dopo 4 ore di sofferenze a 32 km/h di media... A questo punto (Bardonecchia poco dopo le 16 h), passato da un tristissimo 2000 cronico a sopra le nubi (poco importa la quota), mi bastava ripete la metà del mio volo di 1000 km di qualche anno fa. Il che fu fatto con qualche brivido alla fine, dove sono arrivato alle 21.12, e cioè 2 minuti prima della chiusura. Potrei dire che era tutto calcolato. Preferisco ammettere che ho anche avuto un po' di fortuna. Questo volo mi ha valso il premio per la miglior foto (Cervino da 5000 e Val di Rhemes da 7000) che vi regalo in premio per avermi sopportato fin qui.

Un pizzico di contestazione per i motori (ma il contrario sarebbe anomalo!). Non per il sedicente «vantaggio psicologico» che ormai tutti quelli sinceri hanno capito che non c'è (anzi, c'è uno svantaggio). Ma per il fatto che dopo il fuoricampo, tornavo sempre a casa, dove mi aspettava un bel letto caldo e... (censurato dalla redazione). Mentre gli amici stavano al freddo in qualche roulotte o albergo sconsigliato ad aspettare l'indomani per un traino all'alba. È vero. Ma si ricordano, questi, che mi sono portato sulle spalle per tutto il volo i 70 kg del mio «dépanneur» (in italiano squadrista?). E che quando ero basso, non potevo «buttarlo fuori»? E che ho dovuto fermarmi prima e più alto su quel campo grande prima

di chiamarlo in aiuto? Si ricordano che di conseguenza ero senza squadra, senza nessuno per pulirmi le ali al mattino e curare tutti i soliti problemi?

In conclusione, anche se il regolamento merita qualche miglioria, direi che lo scopo è raggiunto: far volare tutti insieme con la massima libertà ed iniziativa personale. E un tipo di competizione sicuramente più impegnativo, se si vuol partecipare al podio, forse troppo al mio livello con il rischio anche qui di scoraggiare i meno preparati: 8-10 ore di volo a ritmo di gara al giorno sono tante.

Ho invece due certezze:

- è l'ideale per i biposti perchè (oltre ai soliti motivi):
 - la navigazione strategica è importante quanto lo è il pilotaggio;
 - poter riposare, mangiare e bere comodamente è importantissimo;
 - l'uso della radio è fondamentale per la raccolta di informazioni meteo (il campo di gara è il doppio di quello tradizionale);
- è ideale per gli alianti motorizzati. Ma credo che il volo a vela in generale sia ideale per i motorizzati. Per riprendere una battuta del presidente di Fayence, ditemi che piacere c'è a marcire in un prato sotto la pioggia...

LOULOU ABEILLE ci ha lasciati il 25 giugno verso le 18 al termine dell'ottava giornata. Il giorno prima si era riposato e ci aveva salutato la sera con una sua solita battuta. Perché era sceso così basso (si stima 80 metri), perché ha tentato di spiralarne ancora mentre c'erano dei campi prima e dopo? Il Ventus è andato in vite contro le roccie del «Saut de la Drome» davanti ai turisti. Come non è bastata la chiesa di Aix en Provence per contenere tutti coloro che lo amavano e che lui amava. Loulou viveva solo più per il volo a vela; aveva una piccola casa a Vinon, un camper, un Ventus e basta. Andava da una regione all'altra, da un paese all'altro, a spigolare ed inseminare nuove esperienze, nuove amicizie, a raccogliere anche qualche medaglia. Viveva solo più per il volo a vela. Il volo a vela ce lo ha portato via.

OPEN DI FRANCIA - Fayence 17-29 giugno 1989

CLASSIFICA FINALE

Rang Concurrent	Planeur	Epr. Ret.	Total Dist.	Total Vache	Coeff.	Total Penal	Total Point
1	CLEMENT		2409.25	47.50	0.89	0	2090.87
2	PERROCHE C.		2125.75	42.75	0.96	0	1996.19
3	DELYLLE		2491.00	51.00	0.82	0	1980.41
4	RANTET / MALIGE		2143.25	0.00	0.82	0	1757.46
5	TRIAL / MARINE		1727.25	51.00	0.91	0	1515.76
6	CALLEJA		1655.25	74.00	0.96	0	1511.96
7	ABEILLE L.		1957.75	173.75	0.87	0	1503.52
8	GIANTI J.		1380.00	0.00	0.91	0	1255.80
9	ALBERTINI P. / AAPCA		1367.75	51.00	0.91	0	1188.61
10	REMUSAT / BEYNES		1241.75	106.75	0.94	0	1053.67
11	DETERCK		721.50	0.00	0.89	0	652.14

Virate... intorno ad un tema (2)

Inaspettatamente scopro l'acqua calda! Ecco i veri argomenti che scuotono l'apatia dei miei amici volovelisti, altro che la meteorologia!

Francamente non li supponevo così addentro alle segrete cose e penso che dovrò decidermi a trovare tempo e spazio per l'amico Baudino, che si domanderà che fine ha fatto il suo lavoro.

Grazie a Paolieri e grazie agli Autori che qui di seguito disquisiscono, confidando non me ne vogliano se non sono in grado di esternare la dovuta austerità.

È appena il caso di aggiungere che il discorso rimane aperto e che le pagine di VOLO A VELA sono a disposizione per altri interventi. Grazie.

RENZO SCAVINO

C'è in giro parecchia confusione

Egregio Direttore,

Roberto Paolineri ha ragione, c'è in giro parecchia confusione a proposito dell'energia cinetica di un aliante in volo; lui stesso ne offre un buon esempio.

Prima di presentare le mie obiezioni, riassumo per chiarezza gli argomenti di P.:

1. la velocità che entra nella formula dell'energia cinetica va misurata in un sistema di riferimento solidale con le stelle fisse o in moto rettilineo uniforme rispetto ad esse (per brevità, un sistema inerziale)
2. scegliamo come riferimento la terra, perché ciò semplifica i calcoli
3. l'energia cinetica così determinata può essere barattata alla pari con energia potenziale (quota), nei due sensi
4. se l'energia cinetica, così determinata, è troppo bassa, rischieremo lo stallo, bisogna perciò disporre sempre di quota in esuberanza, da convertire al bisogno in energia cinetica.

Poi P. passa a sviluppare un esempio (vento 100 km/h, velocità indicata 100 km/h, virata che fa passare da vento in prua a vento in coda; per complicarsi la vita fa variare anche la velocità indicata da 100 a 90 km/h, ma ciò pare irrilevante); dato che la velocità (e quindi l'energia cinetica) rispetto al suolo aumenta, P. ritiene di dover pagare questo aumento di energia cinetica con una perdita di quota; e la quantifica in 142 metri.

Fin qui Paolieri. Ora la confutazione: vedremo alcune interessanti conseguenze dei principi fin qui adottati.

Immaginiamo: vento 90 km/h (25 m/sec) velocità indicata 90 km/h, direzione contro vento. La velocità al suolo è zero.

L'energia cinetica sarebbe pure zero. Cosa succederà se tiriamo un po' la barra?

Secondo P., niente; esattamente come se la tirassimo stando in hangar; siamo fermi rispetto a terra! Fortunatamente per lui, non è certo così; il suo aliante risponderà alla barra e, almeno per un po' salirà; l'errore è quindi per difetto, e senza gravi conseguenze.

Inversamente: caso di energia cinetica che, valutata rispetto al suolo è elevata, e rispetto all'aria è zero. Sempre fortunatamente per P. questo caso, che avrebbe conseguenze

fatali, è piuttosto macchinoso da realizzare; si può pensare una disposizione come questa: vento a 90 km/h, aliante appeso ad un elicottero, fermo rispetto all'aria. Che cosa pensa P. che succeda quando il cavo di sospensione viene mollato? Pensa di poter utilizzare i suoi 25 m/sec rispetto al suolo? No, si metta pure tranquillo, l'aliante cadrà come un sasso; e che fine hanno fatto i 25 m/sec? Non si preoccupi, non appena avrà toccato terra (se era basso, magari si è salvato) se li troverà tutti; non gli serviranno certo per volare (come si ricorderà, la velocità all'aria è zero) ma andranno benissimo per schiantarsi contro il primo albero.

Scherzi a parte; P. sembra credere da una parte che la scelta di un sistema di riferimento sia una pura questione di convenienza di calcolo, e dall'altra che, nonostante la definizione che ha dato di energia cinetica (in cui si parla di riferimenti inerziali in generale, e non di uno piuttosto che un altro) ce ne sia uno in cui la velocità (e quindi l'energia cinetica) è «giusta» e tutti gli altri in cui invece è «sbagliata». In realtà, come era già noto a Galileo, non è così; nessuna velocità, e quindi nessuna energia cinetica, è «più giusta» di un'altra, ma semmai più o meno «commerciabile»; pensi, Paolieri, di prendere il Sole come sistema di riferimento (o non va bene?), avremmo un'energia cinetica favolosa, si tratta di circa 30 km/sec; peccato che non ci sia nessuno nei dintorni disposto a cambiarcela...

Tutto quindi dipende da quel che vogliamo farne, della nostra energia cinetica: se vogliamo convertirla in metri di quota, come penso interessi a P., e tenendo conto che lo strumento di conversione è un dispositivo aerodinamico come le ali, sarà opportuno, per evitare dispiaceri, che prendiamo in considerazione la velocità rispetto all'aria, anziché rispetto alla Terra, o al Sole, o a Sirio, o a qualunque altro sistema ci venga in mente, per quanto legittimo.

E il riferimento della terra non interessa dunque mai? Certo che sì; ci interessa quando andiamo ad interagire con la terra; se ad esempio vogliamo sapere quanto piccoli saranno i prezzi dell'aliante dopo che avremo cozzato contro il costone, allora conta la velocità rispetto al suolo; o, meno tragicamente, se vogliamo sapere se ci basteranno 200 metri per atterrare, o ce ne vorranno 400.

Paolieri ha però trovato una variazione di energia cinetica cospicua nel corso della sua virata di 180 gradi, ed è giusto che gliene diamo conto, se non vogliamo accettare la sua spiegazione basata sulla perdita di quota.

Pensiamo allora al solito caso, aliante, di massa M , con velocità V , vento con velocità W , uguale in modulo a V , virata di 180 gradi che porta l'aliante da vento in prua a vento in coda. La virata avviene su un semicerchio di raggio R .

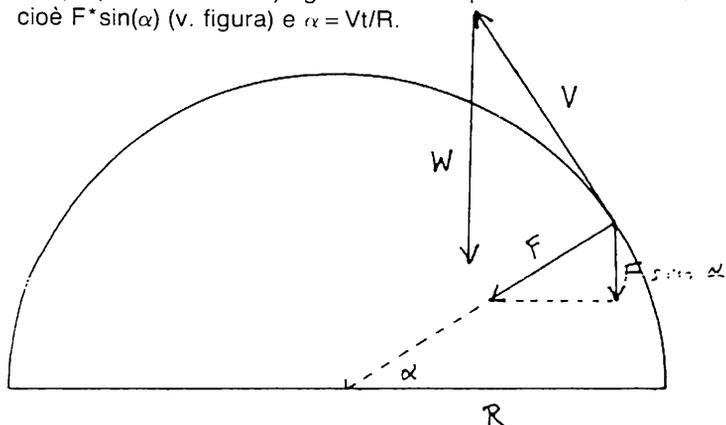
Osserviamo come vanno le cose nel riferimento dell'aria. Per eseguire la virata occorre una forza centripeta (la componente orizzontale della portanza) che è sempre perpendicolare alla velocità; quindi, questa forza *non compie lavoro* e il bilancio energetico è molto semplice: non varia né quota né velocità.

Che succede nel riferimento del suolo?

All'inizio della virata la velocità è zero, alla fine è $2V$; la variazione di energia cinetica è $2MV^2$; la forza centripeta (che in tutti i sistemi inerziali ha lo stesso valore) *non è in generale perpendicolare alla velocità* e quindi compie del lavoro; calcoliamo questo.

La forza centripeta è $F = MV^2/R$.

La componente della forza F sulla velocità $V + W$ è (dato che F è perpendicolare a V) uguale alla componente di F su W , cioè $F \cdot \sin(\alpha)$ (v. figura) e $\alpha = Vt/R$.



La potenza istantanea è $VF \cdot \sin(\alpha)$ (si ricordi che $V = W$).

Per avere il lavoro dobbiamo integrare questa potenza sul tempo di virata $T = \pi R/V$, cioè

$$L = \int_0^T MV^3/R \cdot \sin(Vt/R) dt = 2MV^2$$

che è proprio uguale all'incremento di energia cinetica osservato; il bilancio energetico quindi torna senza bisogno di far ricorso a variazioni di quota.

Cordialmente

MARIO GRIGIONI - A.V.A. Valbrembo

Quando volano i Fisici...

Ci sarà da discutere all'infinito sugli argomenti toccati nell'articolo di Paolieri nel numero 192 del VOLO A VELA. Si parla di spiralarne nel vento che ha la velocità uguale a quella dell'aliante. La prima osservazione che occorre fare è che si stabiliscano bene i termini iniziali del problema.

Evidentemente l'autore ha in mente un aliante ideale, che trasformi l'energia potenziale in moto rettilineo con l'efficienza infinita (chi non ce l'ha?). In quel caso il problema è già risolto, perchè deve esserci un modo facile di spiralarne senza perdere quota affatto, per definizione. Se scendiamo nei casi più pratici, l'assunzione iniziale (Energia potenziale + energia cinetica = costante) non è più proponibile, come riportano i sacri testi. Una parte dell'energia potenziale scompare come lavoro svolto contro l'attrito, e la portanza dell'ala deriva dal trasferimento dell'energia potenziale in energia cinetica dell'aria (nei vortici che partono dalle punte delle ali).

La seconda osservazione è che conviene stabilire il sistema di riferimento nel quale effettuare i calcoli, facendo un discorso si possono forse chiarire questi punti, come fece Galileo per la prima volta. Supponiamo di trovarci in una carrozza chiusa in moto uniforme su una strada ben liscia. Troveremo che tutta la fenomenologia di caduta e dinamica dei pesi è invariata rispetto alla situazione di osservazione fatte nel laboratorio fisso. Possiamo far volare un modellino. Supponiamo di ordinare al cocchiere di andare esattamente in direzione del vento e a velocità uguale. Immaginiamo di decapottare la nostra carrozza mentre il nostro modellino sta volando. Osservando che, alla scomparsa delle pareti non cambia niente nel volo del modellino, impariamo che la velocità che entra nel bilancio energetico di volo è quella rispetto alla massa d'aria con cui è in contatto. (E per complicare ancora le cose, la velocità calcolata relativa alla situazione che quella massa d'aria avrebbe posseduto senza il disturbo causato dal nostro oggetto volante).

In conclusione, nell'esempio numerico riportato manca il termine di energia cinetica iniziale della massa d'aria che parteciperà al fenomeno. È ovvio che questi calcoli diventano ragionevoli solo nel sistema di riferimento «fissato» nell'aria, dove questo termine è zero.

Perciò non resta che fare un calcolo specifico, utilizzando i polari per carichi alari istantanei dovuti al raggio di virata del momento, ed all'eventuale ricorrente accelerazione/decelerazione necessaria nei tratti diversi rispetto alla direzione del vento al suolo.

ILKKA LAAKSO

L'esperienza diretta è la più importante forma di conoscenza.

Ma non è la sola.

Anche la lettura è indispensabile per "sapere".

Leggete l'Aquilone... perchè non si impara mai abbastanza

L'Aquilone, il piacere delle lettura

Un anno di informazioni costa solo 60.000 lire

L'Aquilone - Piazza Bruni 10 - 41100 Modena

Il punto del contendere...

Caro Renzo,

mi è sembrato di capire che altri hanno raccolto la sfida di Roberto Paolieri e si stanno con lui cimentando in dotte disquisizioni tecnico-scientifiche.

Ritengo, quindi, di fare cosa utile trattando la questione da un punto di vista pratico, ad un livello elementare, anche perché non vorrei che qualche volovelista, di non ampia esperienza o di non consolidate conoscenze, si ritrovasse ad avere le idee un poco confuse.

Il punto del contendere è il comportamento, in virata, di un aliante che voli in presenza di un vento uniforme, cioè di un movimento dell'aria, rispetto al terreno, che non vari in intensità e direzione e sia privo di componenti verticali. Se l'aliante si pone in spirale con inclinazione ed assetto costanti, vento o non vento, esso vola con la velocità anemometrica e variometrica costanti. Essendo le forze aerodinamiche che lo interessano dovute unicamente alla velocità relativa fra l'aliante e l'aria, esso non si accorge, nel corso del giro, dell'esistenza del vento. Quindi il pilota, mantenendo costante assetto ed inclinazione, conserva inalterato il margine sullo stallo, indipendentemente dalla prua.

Una cosa però è certa: in questo modo l'aliante percorre circonferenze (o meglio spirali) di raggio costante rispetto all'aria, ma non certamente rispetto al terreno. Stante l'esistenza del vento, il centro (o meglio l'asse) di queste spirali si muove rispetto al terreno. Quindi, se il pilota non si

vuole lasciare trasportare dal vento, deve eseguire, come penso tutti sappiano, una manovra di questo genere: dare barra in avanti e, picchiando, aumentare la velocità nel mezzo giro in cui vi è una componente di vento in prua, per rallentare alla normale velocità quando vi è una componente di vento in coda.

Il tutto, di norma, accompagnato da variazioni di inclinazione, minore controvento, maggiore con il vento in coda.

È evidente che una manovra di questo genere, che permette all'aliante di girare intorno allo stesso punto sul terreno, è dispendiosa in termini energetici. La maggior velocità nel tratto controvento comporta inesorabilmente maggiore resistenza aerodinamica. Quindi l'aliante avrà perso, alla fine della spirale, più quota di quella che, girando a velocità costante, si lasci trasportare dal vento.

Le considerazioni che precedono sono state fatte nell'ipotesi di una massa d'aria in movimento orizzontale ed uniforme rispetto alla terra. Questa situazione non la troviamo mai vicino a monti e costoni. In questo caso le cose sono fortemente complicate, come è noto, dalla presenza di turbolenza, ascendenze e discendenze.

Cordiali saluti.

GIUSEPPE GANDOLFI

P.S. - Riguardando queste note mi accorgo di avere detto cose scontate, al limite della ovvietà. Me ne scuso con chi, leggendole, si sia solo annoiato.

Gli scritti che precedono riguardano l'articolo con lo stesso titolo pubblicato nel n. 192 di VOLO A VELA.

Faccia l'esperienza di Australia, Il Suo paradiso per il volo a vela nell'estate australiano novembre 1989 — febbraio 1990

Guidi l'ASH 25, la migliore macchina biposta ad alto rendimento nel mondo, in associazione con monoposti come Libelle — Cirrus — ASW 20 — LS3 — LS 4 — Discus — Nimbus 2 — ASW 22 e Nimbus 3 all'aeroporto di Tocumwal con Ingo Renner, 4 volte campione mondiale, o all'aeroporto di Waikerie con Maurie Bradney.

Ingo Renner e Maurie Bradney offrono volentieri addestramento nei voli di 750 e 1.000 km.

Si raccomandano voli di addestramento in Germania, Svizzera, Italia, Austria o Spagna.

Richieda il nostro nuovo programma.

Voli di linea in Australia offerti da noi non sono esclusivamente per piloti d'aliante.

ALPHA-GLIDING-TOURS GmbH
La Sua ditta per le vacanze di volo a vela

Geschwister-Scholl-Str. 11 · B. O. Box 1327
D-6242 Kronberg (Taunus)
Telefono 06725/3131 · Telefax 06173/4488

Mondi il nuovo programma a:
Cognome: _____
Nome: _____
Paese: _____
Strada: _____
CAP/Città: _____

Istituto Superiore di Educazione Fisica

TESI DI DIPLOMA

ADATTAMENTI CARDIO-VASCOLARI IN PILOTI DI VOLO A VELA

Relatore: Ch.mo Dott. Giorgio Brandi

Correlatore: Ch.mo Dott. Daniele Bordin

Diplomanda: Silvia Ziche

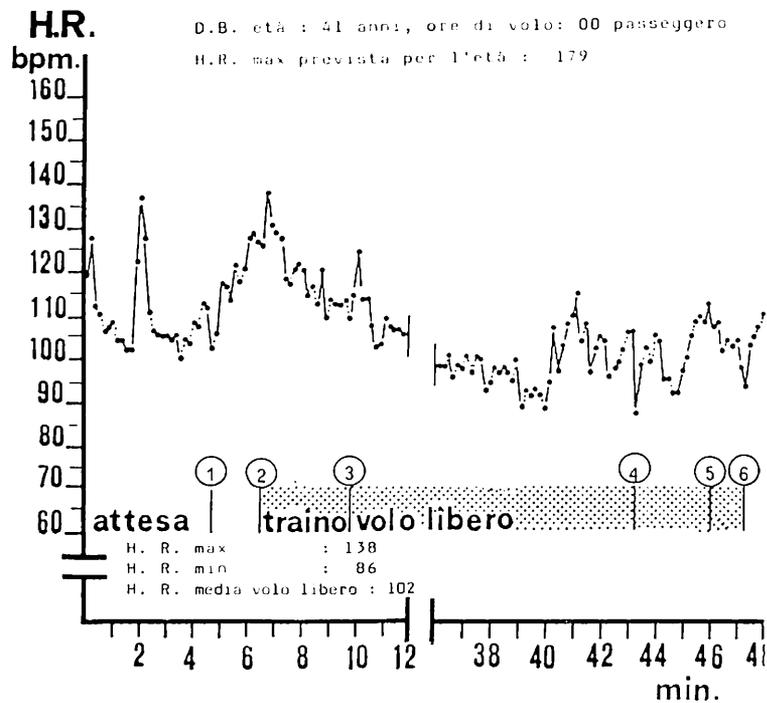
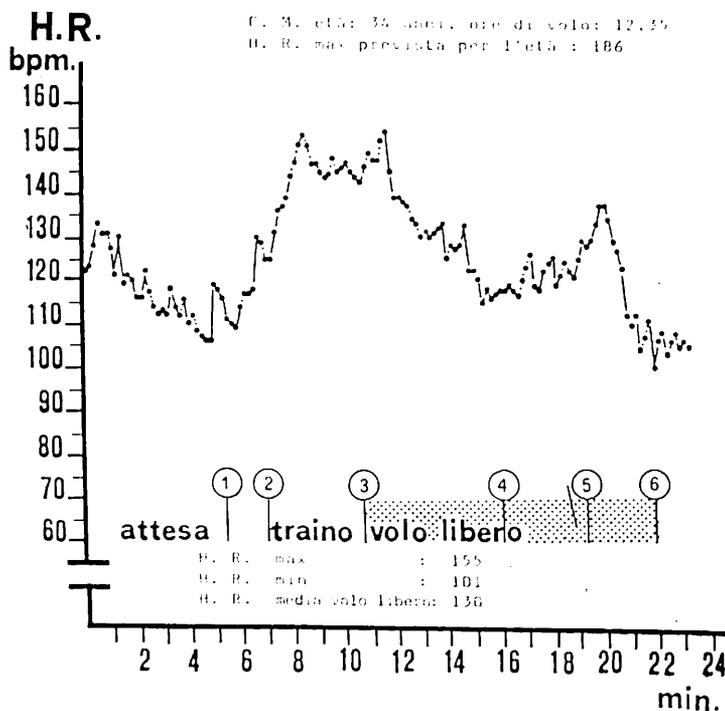
Anno Accademico 1987-88

Anche il volo a vela è entrato nell'Istituto Superiore di Educazione Fisica (I.S.E.F.).

A Padova nell'anno accademico 1987-88, il nostro sport è stato argomento di tesi di diploma della appassionata Silvia Ziche, figlia del volovelista Michele.

Con il titolo di «Adattamenti cardio-vascolari in piloti di volo a vela» la neodiplomata ha presentato una ricerca, svolta presso l'Aero Club di Padova con la collaborazione dell'istruttore G. Marzotto e dei suoi allievi, nella quale è stato rilevato l'andamento della frequenza cardiaca in voli di 8 allievi piloti per analizzarne le variazioni quale indice di impegno psicofisico ed emozionale nelle varie fasi di volo.

L'età degli allievi piloti era compresa tra i 20 ed i 40 anni e le loro ore di volo variavano da un minimo di 10 ad un massimo di 20.



I rilievi sono stati riferiti a 5 tesi caratteristiche di volo (voli della durata di 20 minuti): allineamento cavo-teso, decollo, sgancio, inizio procedura di atterraggio, virata finale, fine rullaggio.

Sono state evidenziate caratteristiche elevazioni della frequenza cardiaca nelle fasi di attesa, di traino e di procedura di atterraggio, come evidente nell'esempio mostrato nella figura, indici di particolare impegno richiesto all'allievo in quelle fasi.

È risultato interessante il confronto con una prova eseguita in un volo con passeggero nella quale è possibile riconoscere un andamento della frequenza cardiaca simile a quella degli allievi piloti.

Ciò fa concludere: «Resta da stabilire quindi sino a che punto l'ansia, lo stress psicofisico del soggetto, siano da soli o entrambi responsabili delle risposte fisiologiche a questa attività sportiva».

Volo a vela... avanguardistico!

di RICCARDO BRIGLIADORI jr.

Più che mai, in quest'ultimo periodo, si parla animosamente dello scarto della prova. Una vera stima di quanti siano i più accaniti sostenitori e quanti i tradizionalisti non è ancora stata fatta. Molti sostengono che è una regola che «piace» perchè tutto sommato fa comodo poter disporre di una regola «amica», soprattutto per chi non sempre ritiene di avere il temperamento vincente. Altri la detestano per le complicazioni che essa crea; è mai possibile che non si possa avere una classifica che indichi chi è realmente il primo e chi l'ultimo? Dobbiamo proprio trascinarci fino all'ultimo giorno una classifica «potenziale»? È così piacevole passare i minuti pre-gara con una calcolatrice tra le mani?

Storicamente lo scarto della prova nasce quasi esclusivamente da un'esigenza di sicurezza. La sicurezza sarebbe quella di garantire un soccorso da parte di un pilota o più nei confronti di altri in caso di generico incidente. La garanzia verrebbe offerta dalla possibilità di scartare la prova del giorno da parte del soccorritore. Bella garanzia! Cosa succederebbe se il potenziale pilota soccorritore, il quale corre per un campionato italiano, avesse già alle spalle una prova di 300 p. Siamo proprio sicuri che tale garanzia non venga intaccata?

E siccome non è mai bene confidare nella buona fede e nella disponibilità della gente anche in una manifestazione sportiva, se ne deduce che il problema non trova soluzioni soddisfacenti.

Credo che la proposta più sensata rimanga quella di annullare la prova, per tutti s'intende, qualora ci siano motivazioni serie per farlo. Se lo scopo è quello di incoraggiare il soccorso questa è l'unica via che consente di non alterare i valori sportivi. È chiaro a questo punto che eventuali speculazioni di tale regola debbano essere punite severamente; chi partecipa ad una competizione è innanzitutto uno SPORTIVO.

Non è un assurdo, per continuare, negare ad un pilota una prova nella quale ha corso «per vincere» o perlomeno per fare del suo meglio?

Non troviamo antisportivo obbligare un pilota a scartare 900 p. e nello stesso tempo consentire ad un altro di scartarne 300? Questi 600 punti di differenza in termini di valori agonistici non significano proprio nulla?

Lo scarto della prova sta diventando una scusa; una scusa che ci vizia e che alla lunga influirà negativamente sul nostro comportamento nelle competizioni.

Chi dice che le classifiche non cambiano, si sbaglia. Ci rendiamo conto di quanti campioni italiani sono stati proclamati tali consentendo loro di fallire macroscopicamente in almeno una prova? Tale situazione si è verificata 2 volte su 3 nella classe Standard. Perché dobbiamo maleducare la nostra mente a condurre una gara con la possibilità di sbagliare sapendo oltretutto che in campo internazionale ciò non è ammesso?

Un altro interessante aspetto tecnico del volo a vela avanguardistico nelle competizioni è il sempre più ampio potere decisionale affidato nelle mani dei piloti sulla scelta del tema. Avanguardisticamente non è tuttavia il termine più adatto, visto che da quasi quarant'anni questo tipo di formula fa, a sprazzi, la sua comparsa. Quello che colpisce di questo fenomeno è che in tanti anni di meditazione la sua evoluzione è stata praticamente nulla, e non è destinata a raggiungere una stabilità; ciò significa che si tratta di una formula imperfetta e, soprattutto, ciò fornisce la prova che il criterio più naturale per confrontare piloti di volo a vela rimane la velocità.

Crediamo proprio che un pilota di volo a vela, al quale non

vengono mai fornite previsioni meteo adeguate, sia in grado di stabilire a tavolino la zona più favorevole per quel giorno? Persino le certezze di Rieti sono riuscite a tradirci! O, una volta in volo, credete sia possibile sparare giudizi infallibili sulla via da prendere quando magari una visibilità di 20 chilometri limita le nostre valutazioni? Quante volte un'invitante strada di cumoli nasconde più avanti un cielo povero o deludente? Sono valutazioni che un volovelista deve essere in grado di fare? È pura ipocrisia pensarlo. In questo modo ci affidiamo sempre più alla fortuna e all'imprevisto. Scelte come quella di scommettere sul cumolo di destra anziché su quello di sinistra sono i veri dilemmi e le vere scelte meteorologiche del volovelista; questo l'esperienza gli ha insegnato a giudicare; ma non si può prevedere ciò che non si vede o che si evolve troppo distante da noi.

Questo tipo di gare sono meditate solo per far saltare fuori dei numeri; distanze enormi, medie esorbitanti sono numeri che piacciono alla gente, ma questi dati non dicono nulla sul confronto tra piloti che dovrebbero partecipare alla stessa gara; sarebbe come confrontare un record di velocità compiuto in Sud Africa con uno fatto in pianura Padana.

Se poi parliamo della pura limitazione di tempo, criterio usato sia ai mondiali sia in occasione a Rieti, cadiamo nel ridicolo; taluni piloti atterravano con 10, 15 minuti di anticipo perchè costretti a ciò dalla mancanza di piloni sufficientemente vicini. A 150 Km/h in 15 minuti si compiono quasi 40 Km! 40 Km regalati a chi per caso ha centrato l'ultimo pilone nell'ultimo minuto. Il pilota ha meritato di perdere 40 Km perchè ha sbagliato i suoi calcoli? Chi scaglia questa accusa non è certamente un volovelista.

Per concludere non credo certo che il futuro del volo a vela nella competizione sia questo; dobbiamo essere noi piloti i primi a capire che le formule complicate non vanno a nostro vantaggio e che sarebbe bene tenere lontano da noi i non addetti ai lavori.

Caro Riky,

grazie per aver mantenuto la promessa e complimenti per la grinta, che confido possa contribuire a sollecitare interventi in merito ad argomenti che necessitano una opportuna messa a fuoco.

È con questo intendimento che tento di allargare il campo con alcune considerazioni, auspicando un'ampia partecipazione;

— mi sembra incoerente fare una sottrazione (scarto) nel corso di una somma algebrica (decisioni positive e negative del concorrente);

— l'annullamento della prova, per una o tutte le classi, dovrebbe spettare al responsabile della competizione; per facilitare il suo compito sarebbe necessaria l'esistenza di un «codice di comportamento»;

— da anni la selezione avviene con cronometro attraverso le porte dello «slalom», ed ha un indubbio valido significato anche se molto specialistico;

— i «Batmann» di oggi si sono così perfezionati che qualche volta, nella selezione, la strategia prevale sulla... meteorologia; (ai mondiali di quest'anno, in due classi, le posizioni dei primi tre dopo la quarta prova, sono rimaste invariate dopo ben altre cinque prove);

— non sarebbe male collaudare la possibilità di selezione anche attraverso qualche «discesa libera»; in caso positivo si potrebbe giungere ad una più significativa «combinata».

Nella speranza di aver messo sufficiente «carne al fuoco»...

Ciao, a presto.

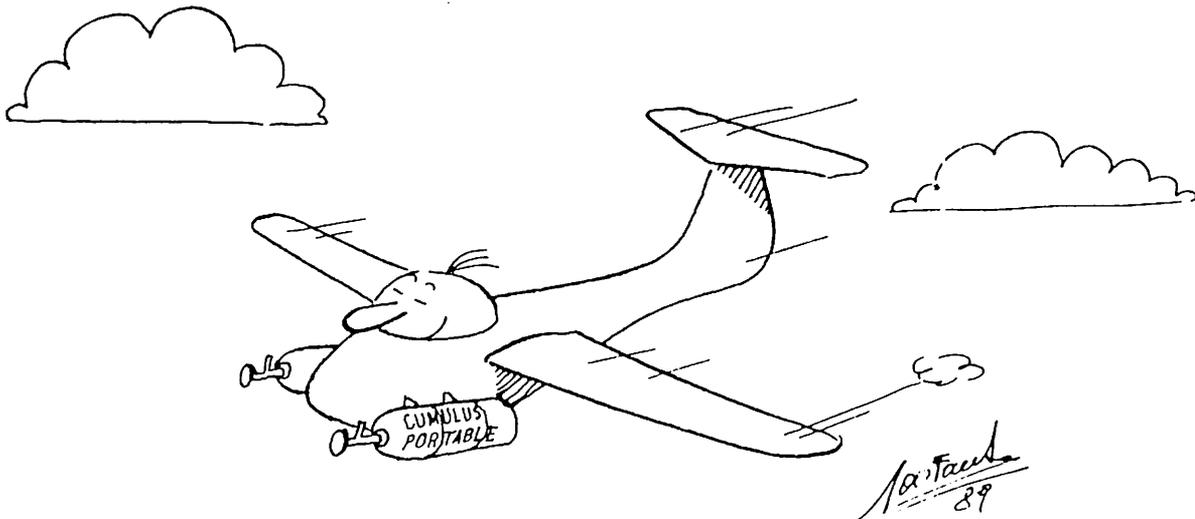
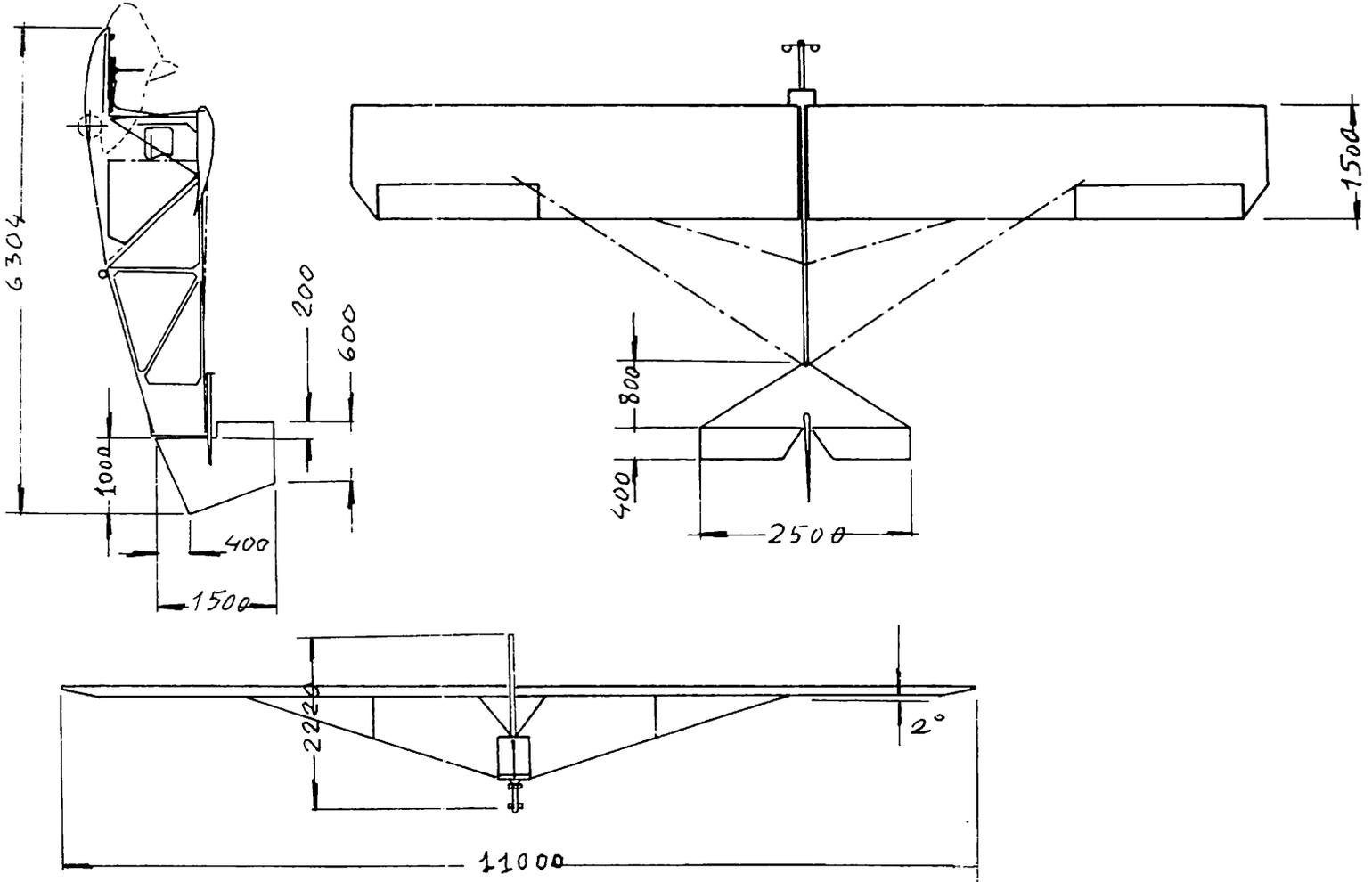
RENZO SCAVINO

ZEFIRO 940

PRINCIPALI CARATTERISTICHE DELLO ZEFIRO 940

È stata recentemente costituita la GENERAL GLIDERS s.a.s. con sede in via Stadera di Poggioreale, 80143 Napoli, che ha messo in cantiere la costruzione di sei esemplari dello Zefiro 940, su progetto dell'Ing. Iannotta, nella versione con montanti alari in tubi di acciaio, in alternativa alla versione controventata con fili.
Per costruzioni amatoriali, a richiesta può fornire disegni costruttivi, kit parti metalliche e kit parti in legno.

Apertura alare	m	11,22
Lunghezza	m	6,20
Altezza	m	2,27
Corda alare	m	1,50
Superficie alare	m ²	16,20
Peso a vuoto	Kg	115,00
Peso totale	Kg	210,00
Carico alare	Kg/m ²	12,96
Velocità di crociera	Km/h	70,00
Velocità di atterraggio	Km/h	30,00
Velocità di discesa (a motore spento)	m/s	1,20
Efficienza a motore spento		14,00



Condizioni meteorologiche favorevoli ai voli di lunga distanza sulle Alpi

(a cura di D. MALARA)

In occasione del Congresso OSTIV di Hobbs, USA, del 1983, H. Leykauf presentò una relazione intitolata «Navigazione meteorologica dei voli di lunga distanza sulle Alpi».

Questa relazione era particolarmente rivolta ai piloti dell'Europa Centrale (Svizzera tedesca, Germania, Austria), tuttavia riteniamo che le considerazioni ed i dati riportati possano essere di grande interesse per buona parte dei volovelisti italiani, alcuni dei quali svolgono la loro attività in zone non distanti da quelle di cui si parla.

I recenti Campionati Mondiali di Wiener Neustadt hanno poi ravvivato l'interesse (se mai ce ne fosse stato bisogno!) dei volovelisti per le Alpi Centrali ed Orientali: una autorevole testimonianza viene dalla intervista a Bob Monti recentemente pubblicata da VOLO A VELA.

Per queste ragioni, presentiamo qui una versione condensata di quella relazione.

Il primo elemento da prendere in considerazione per la pianificazione di voli di lunga distanza è, naturalmente, il luogo e l'ora di partenza: la preferenza dovrebbe essere accordata a quegli aeroporti che permetteranno di partire il più presto possibile.

La fig. 1 illustra i risultati di una valutazione statistica dell'orario medio di partenza (assieme alla deviazione standard) per 97 voli di distanza, sia in triangolo che A/R di lunghezza superiore a 600 Km, effettuati sulle Alpi Centrali.

Appare evidente che andando da Est verso Ovest le condizioni meteo impongono di ritardare sempre più la partenza, in ragione di 30/60 minuti per ogni 100 Km di spostamento verso Ovest (CET = Central European Time).

Si intende che nello svolgere queste considerazioni ci si riferisce a voli che inizino da campi situati in territorio austriaco e compresi tra Turnau, ad Est, e Innsbruck ad Ovest.

Altri campi, quali Mariazell, Trieben e St. Johann si collocano abbastanza bene entro questo schema.

In certe condizioni, con cellule di alta pressione situate a Nord-Est o Est di Vienna, è possibile anticipare ulteriormente l'orario di partenza da Turnau o da località ancora più orientali. Al contrario, campi «occidentali» come Innsbruck o Reutte sono difficilmente utilizzabili per voli A/R, mentre mantengono intatte le possibilità di voli in triangolo sulle Alpi. È più difficile determinare l'orario al quale mediamente termina l'attività convettiva. La direzione prevalente del vento alle basse quote (livello 850hPa) può offrire un utile indizio: se infatti la direzione è Sud/Sud-Ovest è probabile che la convezione cessi tra le 16.30 e le 17.00 CET. Se invece la direzione è diversa, è probabile che le ultime termiche siano immediatamente rimpiazzate da condizioni di restituzione, che possono durare dalle 18.30 CET fino al tramonto.

Il successivo parametro da valutare nella pianificazione di un volo di lunga distanza è l'altezza della base cumuli durante la giornata: è infatti vitale poter stimare questa quota quando il volo prevede piloni remoti in regioni quali Engadina, Vorarlberg o Grigioni.

La fig. 2 mostra l'andamento, lungo la giornata, della quota base cumuli, rilevato durante 26 voli di distanza (da 720 a 960 Km) compiuti da Breuer, Hagenmueller, Schubert e Leykauf: appare chiaramente che la quota base cumuli necessaria per una buona partenza è sensibilmente inferiore al valore che si riteneva necessario finora, ossia almeno 2700 metri s.l.m. Il fattore successivo, in ordine di importanza, è la velocità media di salita, che dipende però in larga misura dalle caratteristiche dell'aliante impiegato, oltre che da parametri eminentemente meteorologici, quali gradienti di temperatura

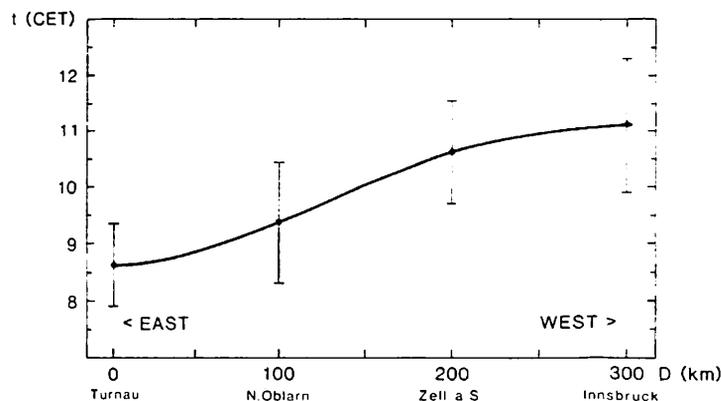


Fig. 1
Relazione tra orario di partenza e località di partenza per voli di lunga distanza sulle Alpi.

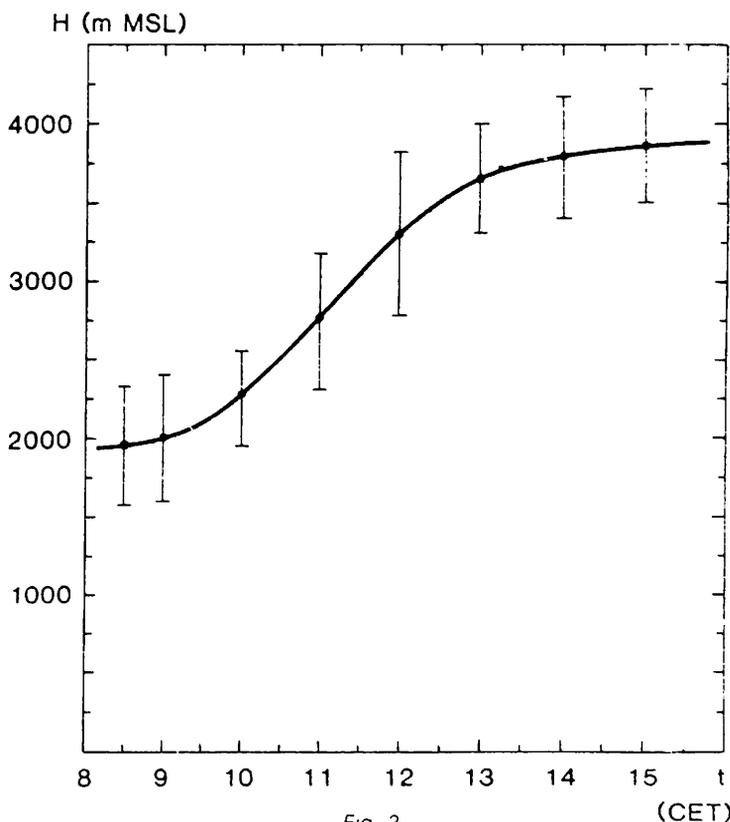


Fig. 2
Variazione diurna dell'altezza base cumuli

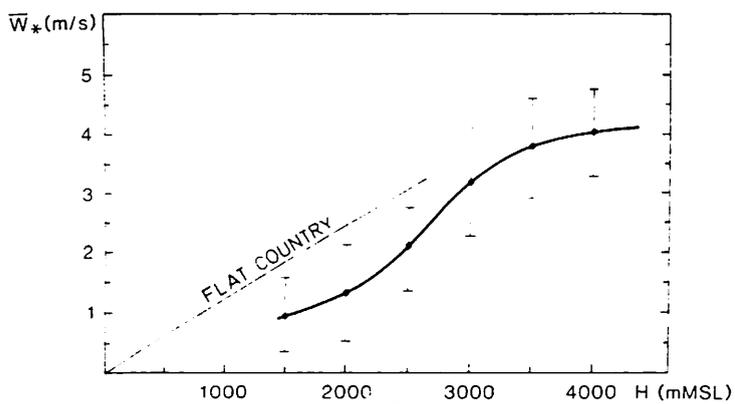


Fig. 3
Velocità media di salita in funzione dell'altezza base cumuli.

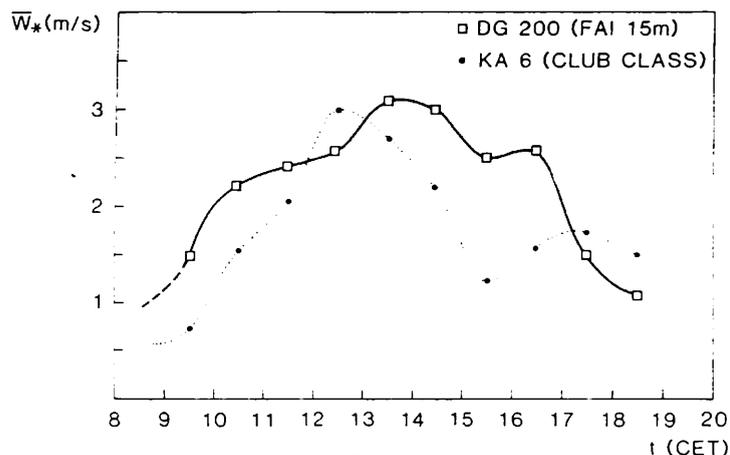


Fig. 4
Velocità medie di salita misurate con due diversi aliante nei giorni 31-5-81 e 2-6-82.

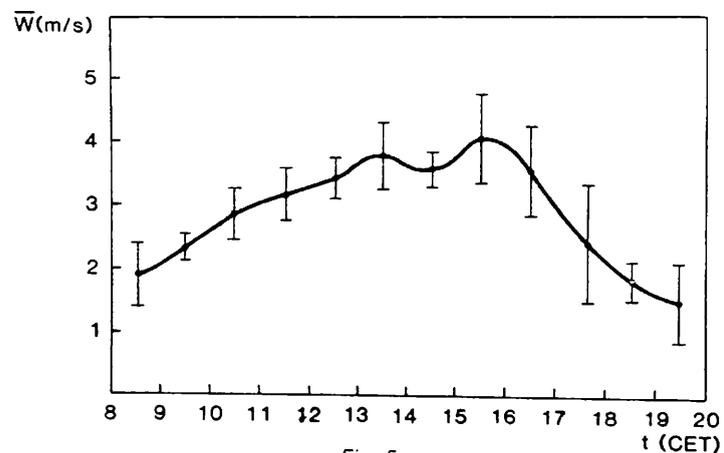


Fig. 5
Variazione diurna della velocità di salita media (e deviazione standard).

ed umidità, spessore dello strato convettivo, vento e così via. Sebbene si ritenga sia impossibile determinare analiticamente l'intensità media delle termiche di base a parametri osservabili, si possono raggiungere buoni risultati con metodi semi-empirici.

In questo modo ed in base ai dati dei medesimi 26 voli si è ottenuta la curva di fig. 3, che indica la variazione della velocità ascensionale media in funzione della quota base cumuli; questa curva viene paragonata alla previsione teorica ottenuta nell'ipotesi di terreno pianeggiante.

Si può notare l'elevata deviazione standard che contraddistingue questa curva e che è dovuta alla decisiva influenza di scelte tattiche di condotta del volo, oltre che delle caratteristiche dell'aliante.

Di queste ultime tiene conto il diagramma di fig. 4, che paragona le velocità ascensionali di un Ka6 e di un DG 200.

nelle varie ore del giorno ed in condizioni meteorologiche ragionevolmente omogenee. Il DG 200 offre velocità ascensionali quasi sempre maggiori, soprattutto perchè la più alta efficienza permette un più esigente criterio di selezione delle termiche.

Per i successivi parametri sono stati utilizzati i dati raccolti durante altri 12 voli di distanza (da 600 a 780 Km) compiuti dall'autore; durante questi voli è stato utilizzato un barografo tarato tipo Aerograph. Misure di velocità ed angolo di inclinazione sono state utilizzate per depurare i dati raccolti dall'influenza delle caratteristiche dell'aliante. Si è così ottenuto il profilo di fig. 5, in cui la momentanea diminuzione della velocità di salita verso le 14.00 CET è dovuta, con tutta probabilità, alla vicinanza del punto di virata o ad affaticamento del pilota. Un simile fenomeno è stato notato durante l'analisi di voli compiuti da H.W. Grosse in Australia ed anche allora era stato attribuito a fattori indipendenti dalle condizioni meteo.

Le termiche, secondo la fig. 6, possono essere suddivise in tre tipi in base al raggio di virata necessario; risulta, come era lecito aspettarsi, che le termiche più strette si trovino con maggior probabilità durante le prime ore del mattino.

Per quanto riguarda la struttura della termica, essa può essere descritta dalle figg. 7 ed 8, fondate su dati raccolti durante 200 attraversamenti. In particolare, la fig. 7 descrive la sezione di due termiche tipiche, a due diverse distanze dal costone da cui sono state generate: risulta chiaro che le termiche diventano più deboli e più larghe via via che ci si allontana dal costone.

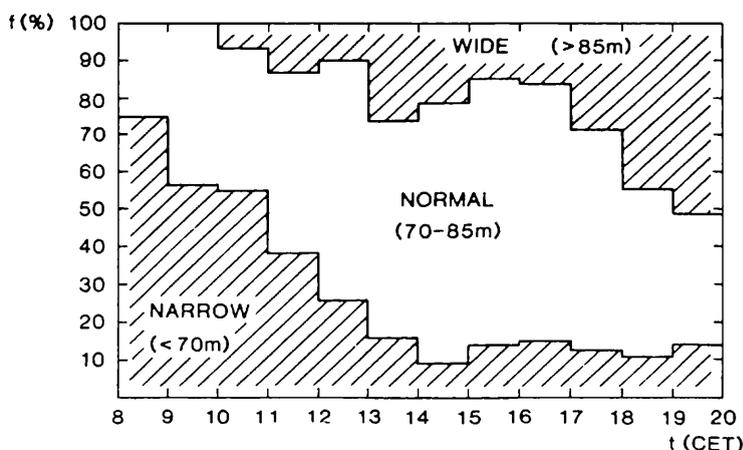


Fig. 6
Frequenza dei tipi di termica, definiti in base al raggio di virata.

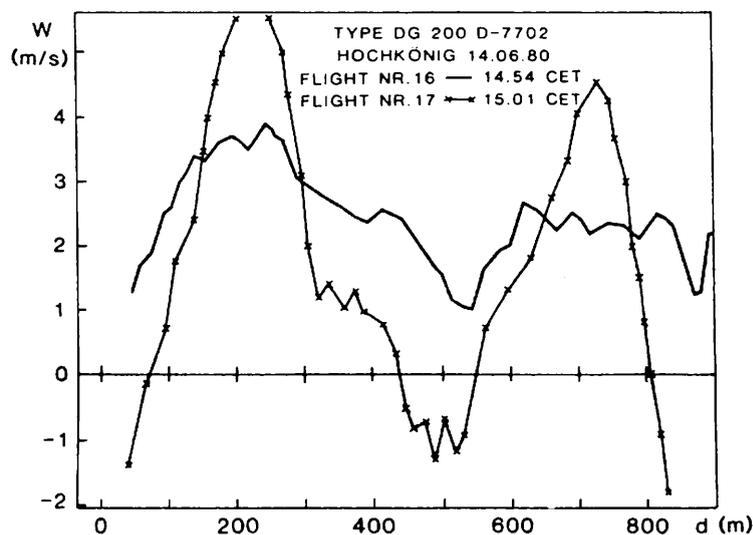


Fig. 7
Esempi tipici di termiche alpine, in sezione.

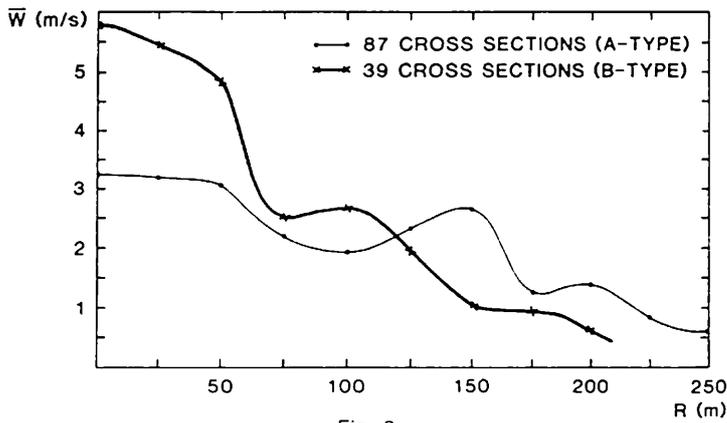


Fig. 8
Profili medi, in sezione, di termiche alpine.

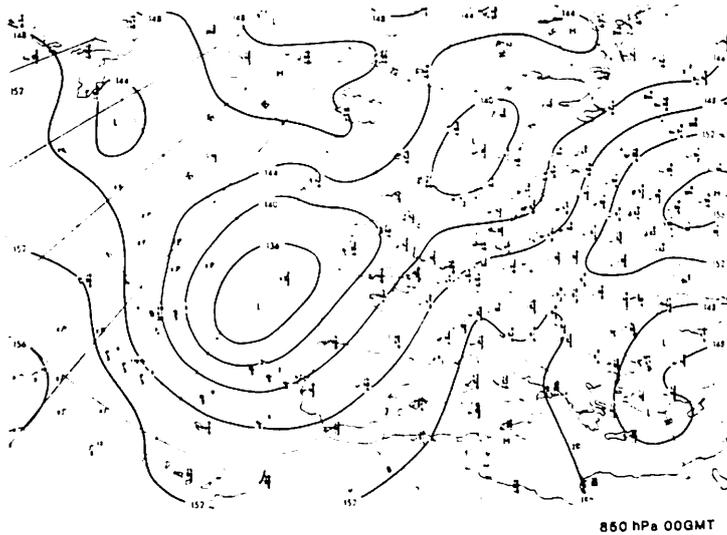


Fig. 9a
Situazione sinottica del 31-5-83.

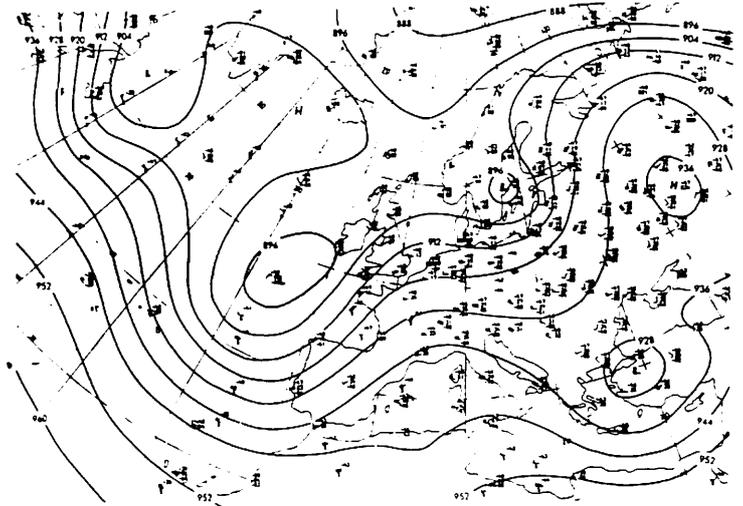


Fig. 9c
Medesima situazione, al livello 300 hPa.

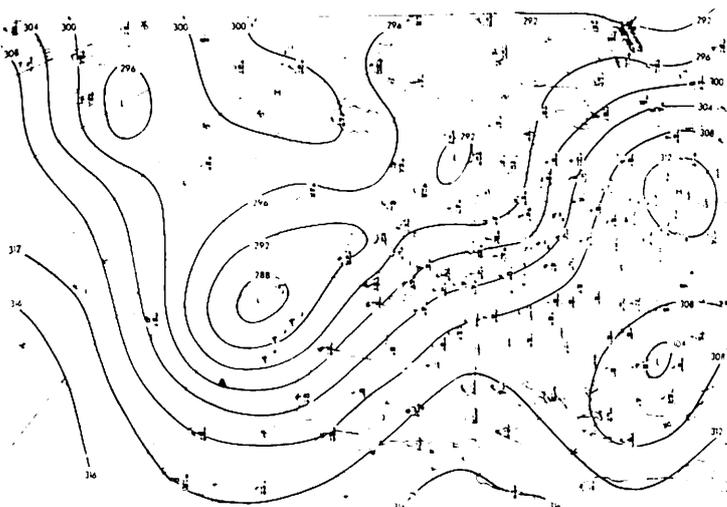


Fig. 9b
Medesima situazione, al livello 700 hPa.

Queste rilevazioni hanno portato ad identificare due tipi fondamentali di termica, A e B, che sono raffigurate in fig. 8; si è concluso inoltre che le termiche di tipo A, più «piatte», si trovano nel 70% dei voli in regioni alpine. Queste indicazioni possono essere di grande utilità nel determinare il carico di zavorra, e di conseguenza il carico alare, per il volo da pianificare.

L'esame delle condizioni sinottiche riveste, è risaputo, una grande importanza, e vi sono delle condizioni che sono ritenute particolarmente adatte ai voli di distanza sulle Alpi. Tuttavia, è possibile effettuare voli di grande portata anche in condizioni generalmente reputate inadatte. Un chiaro esempio è dato dalle condizioni del giorno 31-5-1983, in cui l'autore effettuò un volo di A/R di 780 Km, con un aliante della classe 15m. La fig. 8a rappresenta la situazione al livello 850 hPa, caratterizzata da correnti da Ovest/Sud-Ovest di 10/15 nodi. La situazione a 700 hPa è in tutto simile, mentre al livello 300 hPa si nota la presenza di un promontorio di alta pressione a Nord delle Alpi. Nonostante ciò sia generalmente ritenuto indice di presenza di correnti discendenti su scala e che certe previsioni teoriche diano una probabilità di completamento di voli di più di 500 Km non superiore al 10%, quasi il 50% dei voli di 600 Km ed oltre sulle Alpi è stato realizzato in queste condizioni.

Senza dubbio si incontrano grandi difficoltà nel completare voli di lunga distanza nel caso di correnti prevalenti da Sud, che portino masse di aria umida ed instabile in zone quali Engadina, Grigioni, Voralberg e la parte occidentale del Tirolo. In queste circostanze è possibile completare lunghi voli solo anticipando il più possibile la partenza e quindi il raggiungimento del pilone occidentale.

I voli di distanza in condizioni ondulatorie diverranno certamente sempre più diffusi, specie quando la velocità del vento a quote inferiori a 3000 metri non superi i 20 nodi, in modo da permettere di volare lungo buona parte del percorso in condizioni termiche.

Le circostanze sono particolarmente favorevoli quando le masse d'aria in quota sono secche e con elevato gradiente di velocità del vento, cosicché sia favorito il nascere del fenomeno ondulatorio e sia scongiurata la formazione di coperture nuvolose.

Tutte le considerazioni sin qui svolte si riferiscono alle Alpi Centrali ed Orientali, sebbene sia noto — come dimostrato dallo spettacolare volo di 1000 Km di Federico Blatter (13 aprile 1983) — che i voli più lunghi possono essere realizzati a Sud delle Alpi.

Tuttavia, la base statistica disponibile per queste zone è assai più ristretta e le marcate differenze orografiche che vi si riscontrano, unite alle differenze di condizioni meteo che ne derivano, rendono assai più difficile qualsiasi generalizzazione e previsione.

AWE: Programma per la valutazione del volo

di ALESSANDRO VILLA

Il rapido evolversi delle tecnologie elettroniche ci porterà a poter disporre di simulatori di volo così realistici che per vivere le sensazioni di un bel volo potremo far a meno di utilizzare l'aliante. Allora, come già qualcuno aveva scritto sulle pagine di questa rivista, si potranno effettuare competizioni di volo a vela fra più piloti restando in una sala con tanti simulatori governati da un computer.

Fortunatamente siamo ancora lontani da quei giorni; per il volovelista di oggi l'elettronica e i computer rappresentano solo uno strumento di supporto alla valutazione, all'analisi e alla decisione.

Nell'ambito dell'analisi pre e post volo si inquadra il programma per personal computer sviluppato da Peter Zander, programma che ho avuto modo di utilizzare e che di seguito descrivo.

Condizione necessaria perché possiate utilizzare il programma AWE è che possediate un Personal Computer portatile più video grafico a colori e un variometro Zander modello SR820D o più recente. Detto vario è simile al modello SR820, ma è in aggiunta dotato di traduttore per bussola e di interfaccia per Personal Computer. Il modello SR820 può essere modificato in versione SR820D.

Descrizione

Durante l'intero volo, SR820D memorizza ogni 20 secondi i seguenti dati rilevati:

— velocità, velocità di salita, altezza, gradi indicati dalla bussola;

e i seguenti stati da voi introdotti:

— correzione della velocità in funzione della quota (CAS/IAS);
— velocità e direzione del vento;
— planata/salita;
— indicazione di punto saliente, es.: sorvolo pilone.

Dopo l'atterraggio, il variometro SR820D trasferisce tutti i dati memorizzati al PC portatile MS-DOS standard che avrete ad esso collegato opportunamente. Fra i dati sono compresi i parametri fissi quali l'aliante utilizzato e la relativa polare, il carico alare.

A questo punto grazie a AWE, potete rivolare il vostro volo e analizzarlo in ogni sua fase.

Funzionalità

AWE è molto semplice da usare. Ogni funzione è accessibile da una maschera a colori guida; la prima è la seguente:

1. Data in/out
2. Load flight data
3. Barograph plot
4. Flight track
5. Statistica
6. Event marks and more

4. Flight track

È la funzione più interessante.

SR820D è dotato di un trasduttore da installarsi sulla bussola e che rileva ogni 20 secondi i gradi.

AWE, integrando questo dato con l'insieme degli altri, ricostruisce la mappa in pianta del volo.

Attraverso una serie di funzioni grafiche, è poi possibile spostarsi lungo il percorso tracciato e sulla finestra a lato verificare lungo il barogramma e sugli strumenti disegnati, la quota alla quale si volava, il valore di salita istantaneo e medio, il valore di netto durante la planata.

Potete così vedere che percorso avete realmente compiuto, e, rivivere il volo in ogni suo istante attraverso le indicazioni degli

strumenti disegnati.

La mappa può essere anche stampata su lucido e sovrapposta alla cartina dell'area che avete sorvolato.

5. Statistics

Questa funzione vi permette di ottenere i seguenti dati statistici su tutto o parte del volo:

- Tempo volato
- Distanza percorsa
- Velocità media realizzata
- Rapporto fra tempo di salita e tempo di planata
- Altezza totale guadagnata
- Valore medio di salita
- *Efficienza reale ottenuta.*

3. Barograph plot

Permette la generazione del barogramma di tutto il volo o di parte di esso. Il barogramma può essere visualizzato a video o stampato su opportuna periferica.

1. Data in/out

Permette la selezione fra più periferiche utilizzate per l'ingresso (variometri) e per l'uscita (Stampanti/Plotter).

2. Load flight data

Ogni qual volta si trasferiscono i dati relativi ad un volo da variometro a PC, questi vengono memorizzati su disco con un nome, al fine di poterli richiamare e analizzare quando lo si vuole.

6. Event marks and more

Permette l'elencazione dei dati relativi ai punti salienti che durante il volo sono stati memorizzati nel variometro, come i punti di virata.

Inoltre permette diverse funzioni accessorie al programma.

Come detto in precedenza il programma è estremamente semplice da usare. Ogni funzione selezionata da una maschera consente l'accesso in cascata e in modalità multifinestra alla funzione successiva. L'uso guidato dei tasti di funzione nella gestione delle funzionalità grafiche facilita ulteriormente l'utilizzo del programma AWE. È disponibile la funzione help on line.

Configurazione

Oltre al variometro SR820D, è necessario un PC portatile MS-DOS standard compatibile che abbia le seguenti caratteristiche minime, o in alternativa a quest'ultimo un PC MS-DOS portatile senza video grafico a colori e un secondo PC da tavolo con le seguenti caratteristiche:

- Memoria RAM: 512 KB
- Video e controller video: — EGA 350 × 640 pixels 16 colori
oppure
— HERCULES
- Porta per comunicazioni: Seriale RS-232C

Le prove sono state effettuate utilizzando un PC Portatile Zenith per il caricamento dei dati da SR820D e il Personal Computer della Unisys mod. PW2-800/25 come stazione di lavoro grafica a colori.

Tutti i marchi sono appropriati.

MORIRE PER DIPORTO

Un altro grave lutto ha colpito l'ambiente del volo libero domenica 28 maggio a Frassinetto (TO) al termine della gara di selezione per il Campionato italiano. Luigi Sola, uno degli organizzatori e socio tra i più attivi del delta club Pecetto, è morto in seguito alle lesioni riportate nell'impatto al suolo dopo aver urtato con l'ala un albero, durante il decollo.

Nelle stesse ore a pochi chilometri di distanza altri due piloti morivano su un ultraleggero Weedhopper (per cause imprecisate)...

Tristi eventi che per la loro frequenza ci impongono più di una riflessione: l'ambiente del volo da diporto e sportivo sta attraversando probabilmente il peggior periodo della sua storia, proprio nel momento in cui una legge dello Stato «avrebbe messo ordine nel settore».

L'analisi e la ricerca delle ragioni di questi incidenti possono avere molte giustificazioni ed altrettante responsabilità.

Le categorie coinvolte (vololiberisti e ulmist) da sempre sopportano le conseguenze in prima persona di fronte ai media e all'opinione pubblica: gli appelli al rispetto delle norme di autoregolamentazione imposte dalla FIVL (ancora oggi le uniche applicate!), l'adozione di misure di sicurezza, l'utilizzo di attrezzi collaudati ed omologati, il paracadute d'emergenza,

il censimento e lo studio delle cause e della dinamica degli incidenti, la divulgazione in modo capillare di tutte le notizie ha contribuito indiscutibilmente ad elevare il grado di consapevolezza, preparazione e sicurezza della nostra disciplina consentendo a migliaia di sportivi di praticare il volo libero (delta e parapendio), riducendo il numero di incidenti a fronte di un'intensissima attività, non riscontrabile in nessun'altra disciplina aereo-sportiva.

L'anno scorso ci sono stati più morti causati da piloti con brevetti di primo e secondo grado su aeromobili che non nel volo libero e la stessa cosa si sta verificando quest'anno: eppure il morto in deltaplano fa più effetto, nessun giornalista si sogna di dire che il Piper o il Cessna è una «carretta del cielo» e che il pilota è un impreparato ed irresponsabile, semplicemente perchè titolare di regolare brevetto aeronautico, come se tale titolo esimesse dall'essere comune mortale. E in questa società, dove tutto fa spettacolo, anche la morte deve essere «convenzionale» per passare inosservata, tanto convenzionale che i morti per incidenti stradali hanno diritto di cronaca meno vituperata di chi muore per diporto... anche se la morte è l'unica certezza della vita.

(dal Comunicato n. 6 della FIVL)

Le sollecitazioni del cavo di traino

di GUIDO BERGOMI

Ho l'impressione che vi sia una discreta confusione e disparità di vedute al riguardo degli sforzi a cui vengono sottoposti, ed alla relativa robustezza necessaria, dei cavi di traino alianti.

Ciò è spesso causa di discussioni, a volte controproducenti, mentre sarebbe bene fare un po' di chiarezza.

La cosa non è facile, presentando molte incognite, comunque mi accingo a trattare l'argomento in modo più lineare possibile, perlomeno dal mio punto di vista.

Cominciamo con il calcolare, cosa possibilissima se si accetta una ragionevole approssimazione, a quali sforzi viene sottoposto un cavo mentre sta trainando un aliante in volo (in salita) uniforme, cioè senza strappi od accelerazioni.

Come facciamo? Semplice; basta procedere con ordine.

— Volo rettilineo orizzontale uniforme

L'equazione fondamentale del volo dice: la Portanza P deve equilibrare il Peso Q mentre la Trazione T deve equilibrare la resistenza R (fig. 1).

Tutti poi sanno che l'Efficienza E è il rapporto tra Cp e Cr oppure tra P ed R

$$E = \frac{P}{R} \text{ per cui } R = \frac{P}{E}$$

ma dato che $P = Q$ e $R = T$ possiamo scrivere:

$$T = \frac{Q}{E}$$

in altre parole basta dividere il peso per l'efficienza, dati che si conoscono in ogni caso, e si otterrà la trazione necessaria al volo rettilineo orizzontale uniforme ad una certa velocità.

Facciamo un esempio: poniamo di avere un aliante del peso di 400 Kg ed avente una efficienza pratica di 29 e troveremo che

$$T = \frac{400}{29} = 13,79 \text{ che arrotondiamo a } 14 \text{ Kg.}$$

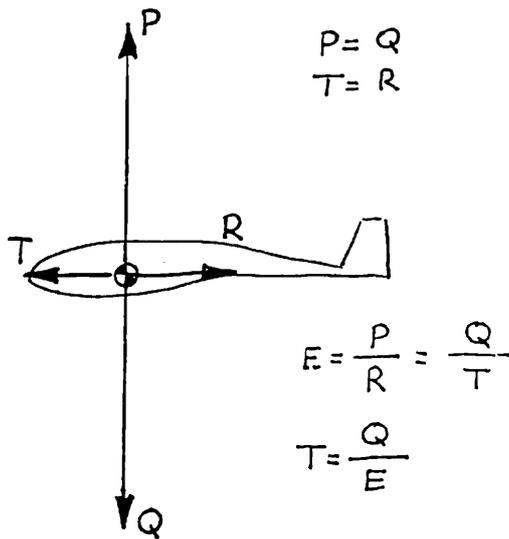


Fig. 1

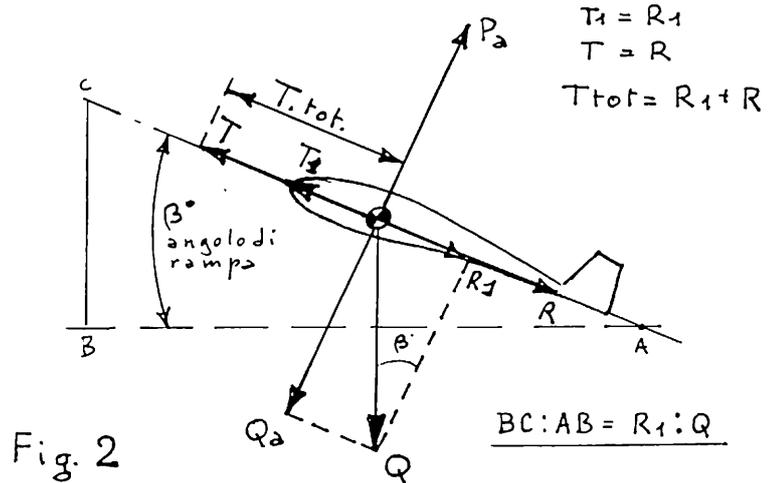


Fig. 2

Quindi la trazione che deve esercitare un cavo per trainare quell'aliante, ripeto, in volo rettilineo orizzontale uniforme, sarà di 14 Kg. Bene, ora passiamo alla:

— Salita

In salita si deve aggiungere a questo valore, la componente del peso che è in funzione dell'angolo di pendenza della traiettoria, detto anche angolo di rampa (fig. 2).

Senza scomodare la trigonometria, se esprimiamo la salita in percentuale, anche la componente del peso lungo la traiettoria corrisponderà alla stessa percentuale. Perciò se prendiamo in considerazione una pendenza del 10%, quella cioè che permette di raggiungere i 700 metri di altezza in 7 Km di percorso (mi sembra ragionevole), la componente del peso da aggiungere come trazione necessaria sarà di 400 Kg diviso 10 = 40 Kg.

Lo sforzo di trazione necessario per trainare il nostro aliante in salita col 10% di pendenza sarà quindi di:
14 Kg + 40 Kg = 54 Kg.

Vogliamo fare una verifica e calcolare la trazione necessaria anche per il trainatore e quindi risalire alla potenza occorrente?

Presto fatto. Prendiamo come esempio il Robin DR400 di cui sappiamo che la Efficienza massima è pari a 9,6 a 120 Km/h (vedi manuale del velivolo), in configurazione pulita.

Riduciamo prudentemente questa efficienza al valore pratico di 8 e consideriamo un peso medio di Kg 700 (un pilota + carburante).

Facciamo gli stessi calcoli che abbiamo fatto per l'aliante e troviamo:

per il volo orizzontale: $\frac{700}{8} = 87,5$ arrotondato a 88 Kg

per la salita: $\frac{700}{10} = 70$ Kg.

La trazione necessaria al Robin sarà quindi 88 + 70 = 158 Kg.

Il totale della trazione necessaria per far salire Robin + aliante sarà quindi 54 Kg + 158 Kg = 212 Kg.

E il cavo? avrà anche lui una certa resistenza, difficile questa da stabilire, comunque, considerando anche piccole dispersioni dovute ai comandi di entrambi i velivoli in posizioni non proprio favorevoli, mi azzardo a stimare un arrotondamento a 220 Kg.

Ricapitolando, la trazione necessaria per tutto il complesso sarà approssimativamente di 220 Kg.

Vediamo ora di risalire alla potenza necessaria.

Moltiplichiamo la trazione per la velocità in metri al secondo e troveremo la potenza in Kgm/sec. Consideriamo la velocità pari a 33 m/sec. che corrisponde a 118,8 Km/h

$220 \text{ Kg} \times 33 \text{ m/s} = 7260 \text{ Kgm/s}$

dividiamo il tutto per 75 e troveremo la potenza in cavalli

$\frac{\text{Kgm/s } 7260}{75} = 96,8 \text{ C.V.}$ arrotondiamo a 97 C.V.

75

Ora non ci resta che aggiungere il rendimento dell'elica per arrivare alla potenza effettiva che dovrà erogare il nostro motore. Supponendo una efficienza di 0,68 risulterà:

$\frac{97}{0,68} = 142,6 = 143 \text{ Cavalli}$

0,68

Mi sembra un valore abbastanza ragionevole. I 180 cavalli (nominali) del nostro Robin, considerando alcuni fattori peggiorativi

(come la quota diversa da zero), non mi sembrano molto lontani dai nostri calcoli.

So di aver fatto inorridire qualche ingegnere o qualche super pignolo per la eccessiva semplicità e faciloneria dei miei calcoli ma, in mancanza di meglio, per ora mi accontenterei di questi dati approssimativi. Se qualcuno volesse divertirsi a rifare tutti i conti per un aliante di 800 Kg scoprirà che, diminuendo necessariamente la rampa a circa il 6% (per impiegare la stessa potenza), la trazione necessaria per detto aliante sarà dell'ordine di 76 Kg.

Come si vede, 54 o 76 Kg sono valori entrambi piuttosto piccoli. Anche ammettendo una certa percentuale d'errore, le cose non cambiano poi sensibilmente.

Rimane da affrontare la questione delle accelerazioni o strappi e quella, molto più spinosa, della regolamentazione al riguardo. Mi riservo di affrontare questi argomenti in una dissertazione successiva. Per ora, come al solito, sarei grato se gli esperti esprimessero il loro punto di vista con osservazioni e critiche.

Grazie.

La frequenza radio per il volo a vela

Onde chiarire qualche dubbio in merito, si rammenta che è stato da tempo stabilito che, per i collegamenti radio terra/bordo/terra e bordo/bordo per gli alianti che volano nelle tre FIR di Milano, Roma e Brindisi (quindi dappertutto) detti alianti:

possono utilizzare la frequenza 123.375 Mhz.

Il termine «possono utilizzare» va inteso in senso restrittivo (nel senso che, almeno in teoria, tutte le altre frequenze NON sono state autorizzate all'utilizzazione).

L'ufficializzazione di detta regola è sancita dal **NOTAM di II Classe B 1241 del 22 maggio 1989** (permanente) che è una estensione del Notam B 57 del 1986.

Il Notam, di cui si allega una copia, è ovviamente reperibile presso qualsiasi ufficio competente.

Per chi non fosse familiare con la lingua inglese ecco la traduzione:

«Per soddisfare temporanee esigenze di collegamento radio aria/aria e terra/aria/terra, i voli a vela possono utilizzare la frequenza 123,375 fino a livello 100 incluso.

Detta frequenza non può essere utilizzata per scopi ATS».
(vuolsi così colà dove si puote ecc. ecc.).

SICUREZZA: DOPO COMO, BASSANO?

La meteorologia, una delle scienze più difficili, è complicata soprattutto dall'attesa che l'utente ha verso i risultati che le previsioni porteranno. Infatti moltissime persone utilizzano queste previsioni per gli scopi più diversi, dall'agricoltore all'automobilista, dal pilota del volo di linea, alla massaia che vuole sapere se mettere in lavatrice le coperte con la certezza che asciugheranno velocemente. Naturalmente l'utilizzo delle previsioni è direttamente proporzionale alla dimestichezza che l'utente ha con i venti, temperature, gradienti, ecc. Nel punto più alto della scala degli utenti della meteorologia si collocano quei soggetti che usano le previsioni per il loro divertimento e che affidano alle ali la loro sicurezza. I piloti di deltaplano (e/o parapendio) normalmente si definiscono esperti della materia e fanno disquisizioni erudite su strade di cumuli, perturbazioni, fronti ecc. Ebbene tra questi utenti privilegiati che dovrebbero capire veramente che cosa succede nella nostra atmosfera, ci sono ancora dei personaggi che vogliono controllare di persona se le cose lette e studiate siano vere. A nulla servono racconti terrificanti di esperienze terribili vissute da chi si è trovato involontariamente risucchiato da un nembo e lo stesso ricordo di amici periti in situazioni anche recenti. Ci riferiamo ovviamente all'episodio di Bassano, un punto conosciutissimo nel panorama del Volo Libero Italiano, una delle zone più densamente popolate di amanti del volo e dove l'esperienza dovrebbe essere di casa. Ebbene proprio a Bassano si è nuovamente sfiorata la tragedia e si sono allungate le già tragiche statistiche di incidenti gravi occorsi a piloti che vogliono sfidare le condizioni impossibili di un cumulo talmente grosso da inghiottire loro e la loro, terribilmente più grande, stupidaggine. In condizioni meteo che numerosi piloti esperti avevano definito molto pericolose, alcuni temerari decollavano ugualmente ed iniziavano uno strano ballo concludendolo al suolo con ossa rotte ed enormi paure.

Fortunatamente le ossa si riparano ed ancora meglio si riparano i delta, ma lo scompiglio creato non si è limitato agli addetti ai lavori: difatti ha coinvolto i Carabinieri, i mezzi di soccorso, le autorità allarmate da quella situazione e chiamate

sul posto da amici che avevano compreso come la tragedia si fosse sfiorata da vicino. Non è in questo modo che si dimostra di avere la capacità di affrontare leggi, regolamenti, le avversità che contrastano il nostro sport. Purtroppo l'incidente di Bassano non è l'unico, il mese scorso un pilota in Toscana ha perso tragicamente la vita in condizioni simili.

Queste situazioni sono prevedibili e previste, nello stesso giorno degli incidenti di Bassano a poca distanza si sarebbe dovuto disputare una gara con i migliori piloti italiani: nessuno di questi si sognava di decollare con condizioni così proibitive! Quando si riuscirà a far capire anche ai piloti della domenica che vi sono condizioni meteorologiche capaci di mettere in grande difficoltà aerei costruiti con caratteristiche di robustezza ben superiori a quelle dei nostri mezzi? Quando smetteranno di cadere nel vuoto gli appelli alla riflessione ed alla valutazione cosciente dei rischi, dei pericoli e delle conseguenze?

Fortunatamente non tutti i piloti sono incoscienti, anzi solo pochissimi di loro non sanno affrontare con umiltà la rinuncia al volo se le condizioni non lo permettono: ma bastano pochi elementi per creare una situazione dannosa per tutti gli altri, per tutta la categoria. A Como dopo la tragica esperienza dello scorso anno, tutti hanno accettato la figura di un supervisore, il Segretario di Campo, che interpreta con l'aiuto dei piloti più esperti le situazioni sia meteo che generali autorizzando o vietando i voli. Non si tratta in questo modo di scaricare la responsabilità su altri o di sottomettersi al giudizio di qualche pilota fifone, si tratta solamente di valutare se un volo non certo piacevole possa o meno arrecare danni a se stessi ed agli amici. Ci dispiace delle multe che i CC hanno comminato ai piloti quando sono atterrati, riteniamo profondamente ingiusta la legge che ci perseguita e soprattutto che pretende l'esibizione di targhe inutili e attestati che tardano ad arrivare, ma saremmo molto contenti se un CC o chiunque in grado di farlo potesse dare multe colossali a chi in barba ad ogni norma di buon senso mette in pericolo la sicurezza e la stessa attività del volo libero.

IL CONSIGLIO F.I.V.L.

DG**Verlangen Sie das Beste
Don't accept less than the best****vollständiges
Programm an
Segelflugzeugen und
eigenstartfähigen
Motorseglern
mit Klapptriebwerken
ein- und doppelstizig****full range of
sailplanes and
selflaunching-
sailplanes with
retractable powerplant
single seaters and
two seaters****Versäumen Sie nicht, ausführliche Informationen anzufordern
Don't fail to ask for more detailed information****Glaser-Dirks Flugzeugbau GmbH****Im Schollengarten 19-20 · 7520 Bruchsal 4 · West Germany
Phone 07257/89 10 · Telefax 07257/89 22 · Telex 7 822 410 gl dg d****DG-400**ad 8 anni dal primo volo ancora
insuperato per:Prestazioni di decollo e salita
Maneggevolezza - Sicurezza
Indipendenza**DG-500 ELAN Trainer**Il biposto ideale per scuola e
allenamento**DG-500/22 ELAN**Il biposto di alte prestazioni con 22 m.
di apertura alare**DG-500 M**Versione a decollo autonomo del
DG-500, con motore retrattile**DG-600**Il Super 15 metri corsa della nuova
generazione, con prolunghe a 17 m.

Venduti in Italia tramite:

GLASFASER ITALIANA s.p.a.**VALMBREMO (BG)****Tel. 035/528011****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 PAOLO33044 MANZANO (UD)
Via G. Marconi, 22 - Tel. (0432) 755045

V. I. P. - International Gliding Club



In occasione della MOSTRA DELL'ALIANTE di Valbrembo, desideriamo offrire ai nostri lettori l'emozionante racconto, con brivido, di un bel triangolo FAI di 764 Km, completato da Federico Blatter — partendo ed arrivando sull'Aeroporto di Valbrembo — nell'aprile di quest'anno.

Grazie a Federico per il suo vivido racconto.

Valbrembo-Bressanone-Rhêmes-Valbrembo IL VOLO

Sabato 29 aprile 1989 spirava vento da nord-est e vi era una copertura di cirri; poichè nei giorni precedenti aveva abbondantemente nevicato non ci si potevano aspettare termiche, bensì condizioni catabatiche.

Ciononostante decisi di provare il triangolo FAI Valbrembo-Bressanone-Rhêmes-Valbrembo. Però, anche se dopo il primo pilone (Bressanone) ero riuscito ad arrivare in Valsesia (Varallo) entro i tempi previsti, le condizioni meteo non mi permisero (vento, cirri, nuvole) altro che il puro e semplice rientro a Valbrembo; con il motto «domani è un altro giorno» ben stampato nella mente; così fu.

Il mattino del 30 aprile gettai uno sguardo dalla finestra del mio hotel (il Mazzoleni a 1000 metri di quota) ed osservai le condizioni: elevata umidità, forte vento da nord-est e qualche cirro. «Ancora un giorno come ieri?» mi chiesi. Mi riaddormentai e continuai a dormire placidamente fino a circa le 9 e un quarto... non sarà buona oggi?

Da quel momento gli eventi si susseguirono tumultuosamente: alzarsi, panini, aeroporto, preparare IK, fare la lavagna e quindi partire alle 10 e 52, piuttosto tardi per un triangolo alpino di 764 Km.

Ci favorì peraltro un'ascendenza da 3 metri incontrata immediatamente dopo lo sgancio e la percezione che il vento da 030° a circa 20 Km/h avrebbe sorretto le nostre ali sino al margine sud delle Alpi.

Mentre sino alla Valle Venosta (Bolzano) non si doveva che volare secondo i canoni classici del volo in montagna, con vento da nord-est in aumento, nella zona del primo pilone (Bressanone-Chiesa) si sviluppò una condizione di vento parallelo degna del miglior Hitchcock: ne risultò un abbondante esercizio «tridimensionale» nelle raffiche.

Durante il ritorno, riuscii a salire a 3000 metri in onda nella zona di Malè (Val di Sole) / Passo del Tonale. La fermata successiva fu a sud di Staffa (lato est del Monte Rosa): si era trattato di circa 200 Km di volo delfinato.

Quindi, al ritorno, le violente raffiche del nord-est mi spinsero in Valsesia (Varallo), dove ebbi modo di risalire nuovamente a 3000 m nella convergenza tra la brezza ed il nord-est superando in pochi, turbolenti «salti» e non certo con abbondanza di quota, le creste che si susseguono incessantemente a sud del Monte Rosa - Corno Bianco.

La valle d'Aosta provvide al penultimo spezzone di giallo: termiche secche nel grigio, vento debole ed occlusione dovuta dal vento da sud. Per restituire l'allegria però vi erano anche gli stau nord-sud ed ovest, tutti riconoscibili dalle cascate d'acqua generate dalle nubi in corrispondenza delle varie linee di demarcazione tra le diverse condizioni.

Il riconoscere tale situazione mi «procurò» una convergenza che mi spinse sino a 3400 m nella zona del secondo pilone (Rhêmes - Notre Dame).

Il successivo «rovescio» si verificò a Gressoney, dove dovetti prepararmi a sfruttare una micro-ascendenza estremamente dispendiosa in termini di tempo, prima di poter finalmente, e forzatamente, raggiungere Varallo con 1400 m. Erano però ormai le 19, le termiche erano finite e cominciavano le condizioni catabatiche. Le sempre più fresche raffiche del nord-est mi costrinsero a saltare verso Gravellona, a sud. Ora si trattava «semplicemente» di riconoscere le condizioni di dinamica sui rilievi e di rimanere alti, facendo molta attenzione. Dopo 9 ore e 15 minuti di volo ero di nuovo a Valbrembo.

Voglio aggiungere ancora una cosa: poichè il mio co-pilota era un medico c'era da aspettarsi che avrebbe controllato le proprie condizioni di salute prima del termine del volo; invece, già dopo quattro ore di volo egli si informò circa la nostra posizione e mi rese felice dicendomi che avrebbe voluto ancora prendere parte alle mie imprese.

In breve: un volo sportivo eccezionalmente difficile, ma felicemente completato.

Anlässlich der Messe des Segelflugzeuges in Valbrembo, bieten wir Ihnen einen interessanten Artikel von Federico Blatter. Federico erzählt über das 764 Km FAI Dreieck, das er aus Valbrembo in April 1989 geflogen hat. Vielen Dank, Federico!

FAI-Dreieckflug von 30.04.1989: Valbrembo-Bressanone-Rhêmes-Valbrembo: FLUG-BERICHT

Am Samstags, 29.04.1989 herrschte eine Nordostwindlage mit Zirrenabdeckungen vor, und da in den Vortagen ausgiebige Schneemengen gefallen waren, war auf Thermik keinen, dafür auf Katabatik zuverlässigen verlass.

Trotzdem entschied ich mich für das FAI-Dreieck: Valbrembo-Bressanone-Rhêmes-Valbrembo, obwohl ich nach dem ersten Wendepunkt (Bressanone) bereits und im vorgesehenen Zeitrahmen im Valsesia (Varallo) war, liess das Wetter (Wind, Zirren, Wolken) bloss noch eine Umkehr nach Valbrembo zu, unter dem Motto: Morgen ist auch wieder ein Tag, und so sollte es dann auch kommen:

Am Morgen, 30.04.89, zeigte ein Blick aus dem Hotelfenster (Mazzoleni, 1000 m), hohe Feuchtigkeit, mässigen Nordostwind und einige Zirren am Himmel: ein Tag wie gestern? Jedenfalls schlief ich noch bis um 0915 Uhr gemächlich weiter... nicht gut heute?

Dann aber überstürzten sich die Ereignisse: aufstehen-Sandwich-Flugplatz-IK Bereitstellen-anschreiben und um 1052 Uhr starten; eher spät für ein 764-Km-FAI-Alpendreieck.

Dafür beehrte uns direkt ab Seil 3-Meter-Schlauch und die Erkenntnis, dass der Wind 030°/29 kn bis an den Alpensüdrand wirkte. Während bis ins Val Venosta (Bolzano) ordinäre Gebirgsfliegerei bei zunehmendem Nordostwind gefragt war, entwickelte sich die Gegend um den ersten Wendepunkt (Bressanone-Chiesa) zum Parallelwind-Hitchcock: eine reichlich dreidimensionale Böenübung.

Retour im Raume Malè (Val di Sole) / Passo del Tonale wellte ich auf über 3000 Meter hinauf - nächster Halt südlich Staffa (Monte Rosa - Ostseite); dies waren 30 etwa 200 km Hang-Delfin-Geradeausflug.

Dann aber zwang mich der scharf Böige Nordostwind zum Rückzieher ins Valsesia (Varallo), um in der Konvergenz Brezza-Nordwind endlich wieder einmal auf 3000 m zu steigen, mit rasanten und eher knappen Sprüngen überflog ich dann die sich fast unendlich aneinanderreihenden Kreten südlich des Monte Rosa - Corno Bianco.

Das Aostatal sorgte dann für den vorletzten Krimiteil: blau in grau/schwachwindig/Südwind-verstopft, aber launigerweise herrschte Nordstau-Südstau und Weststau - alles erkennbar an den Wolkenwasserfällen der entsprechenden Wetterscheiden.

Und diese Erkenntnis «verschaffte» mir beim zweiten Wendepunkt (Rhêmes - Notre Dame) eine Konvergenz bis 3400 m.

Der nächste «Absturz» fand dann in Gressoney statt und zwang mich zu einem zeitraubenden Mikroklettern - um endlich und gezwungenermassen wieder in Varallo 1400 m einzufliegen, aber 1900 Uhr, Ende Thermick, Beginn Katabatik und auffrischende Nordostböen zwanden zum Sprung nach Gravellona-süd, nun galt es «bloss» noch, Relief- und Wind-bedingte Dynamik zu erkennen und sorgfältig in Höhe umzuwandeln.

Nach 0:15 Stunden hatte mich um 2005 uhr der Flugplatz Valbrembo wieder.

Wäre noch anzufügen; die Tatsache, dass mein Copilot Arzt war liess die Erwartung zu, dass sich sein Gesundheitszustand vor dem Flugende wieder stabilisieren würde; und siehe da: nach 4 Flugstunden erkundigte er sich nach unserem Standort und erfreute mich mit der Meldung, dass er wieder an meinem Tun teilnehme...

Kurz: ein ausserordentlich harter, aber erfüllter Rekordflug.

On occasion of the «Glider Day» of Valbrembo, we propose a thrilling report Federico Blatter wrote for us on a 764 Km FAI triangle he flew from Valbrembo, and back, in the last month of April.

Thank you, Federico, for your very interesting account.

Valbrembo-Bressanone-Rhêmes-Valbrembo

THE FLIGHT

Saturday April 29, 1989, the wind blew from North-East, and there was a thin cover of cirrus clouds. No thermal could be expected, but rather catabatic conditions, as plenty of snow had fallen in the previous days.

In spite of this, I set out to fly the FAI triangle Valbrembo-Bressanone-Rhêmes-Valbrembo. However, although past the first turning point, Bressanone, I had reached the Valsesia (Varallo) at the planned time, the weather (wind, cirrus clouds, and an increasingly thick cloud cover) just allowed me to get back to Valbrembo, the old saying «tomorrow is a new day» repeating in my mind.

It was to be a new day.

On the morning of April 30, I looked out of the window of my hotel room (Hotel Mazzoleni, at 1000 m ASL), and checked the meteo: high humidity, strong north-easterly, and a few cirrus clouds. «Another day like yesterday?» I asked to myself. I went back to sleep, and slept soundly up to approximately a quarter to nine... «Will it be good today?»

Events rolled fast one after the other from that moment on: I got up, got my sandwiches, reached the airfield, prepared IK, shot the picture, and took off at 10.52 hrs, fairly late to complete a 764 Km triangle.

I must admit that we were lucky, as we contacted a 3 m lift immediately after tow release, and also immediately realized that the wind, blowing from 030° at an estimated speed of 20 Km, was to sustain our wings up to the southern rim of the Alps. While up to Valle Venosta, we had just to fly using the standard ridge soaring techniques (the north-easterly was getting stronger and stronger), we met a real thrilling (and I do mean, Hitchcock-like thrilling, not just exciting) condition in the area of the first turning point (Bressanone-Chiesa). The parallel wind compelled us to an exhausting «tri-dimensional» exercise amidst vicious gusts.

On the return leg, I was able to climb to 3000 m in wave in the area of Malè (Val di Sole) / Passo del Tonale. The next stop was south of Staffa (east slope of Monte Rosa): I had covered 200 Km of dolphining flight.

Then, back again, the strong gusts of the North-east wind blew me into the Valsesia (Varallo), where I was able to regain 3000 m by flying the convergence between the breeze and the north-easterly skimming the ridges that follow unceasingly one after the other south of Monte Rosa - Corno Bianco, in a few, turbulent leaps.

The penultimate thrilling moment came in the Valle d'Aosta: blue thermals under a grey overcast sky, weak wind and an occlusion due to the southern wind. To give me courage, there were, however, the north-south and west «staus», all of them well recognizable from the waterfalls apparent where the different weathers met.

Recognizing this situation allowed me to take advantage of a convergence which pushed IK toward the second turning point (Rhêmes - Notre Dame) at 3400 m.

The following low point was Gressoney, where I had to stop and work painstakingly an extremely weak thermal, thus losing a lot of time, before I could eventually reach Varallo with 1400 m of altitude.

But it was 7 pm already, all thermals had died, and catabatic conditions started to govern. The fresher and fresher gusts of the north-easterly convinced me that the best, thing to do move south, to Gravellona.

At that point, all I could do was «simply» to identify the ridge lift I could take advantage of, and try to remain high, paying a lot of attention.

After 9 hours and 15 minutes we were back to Valbrembo.

I wish to add something: as my co-pilot was a physician, one could expect that he was to assess his health conditions before the end of the flight, conversely, after only 4 hours of flight, he asked me about our position and told me that he was ready to take part in my accomplishments again. It was a pleasure to hear so.

In short a very difficult, tough sporting flight which was happily completed.

VOLO A VELA
AL SERVIZIO
DEI VOLOVELISTI
CHE, SEMPRE
PIÙ NUMEROSI,
SVOLGONO
ATTIVITÀ 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

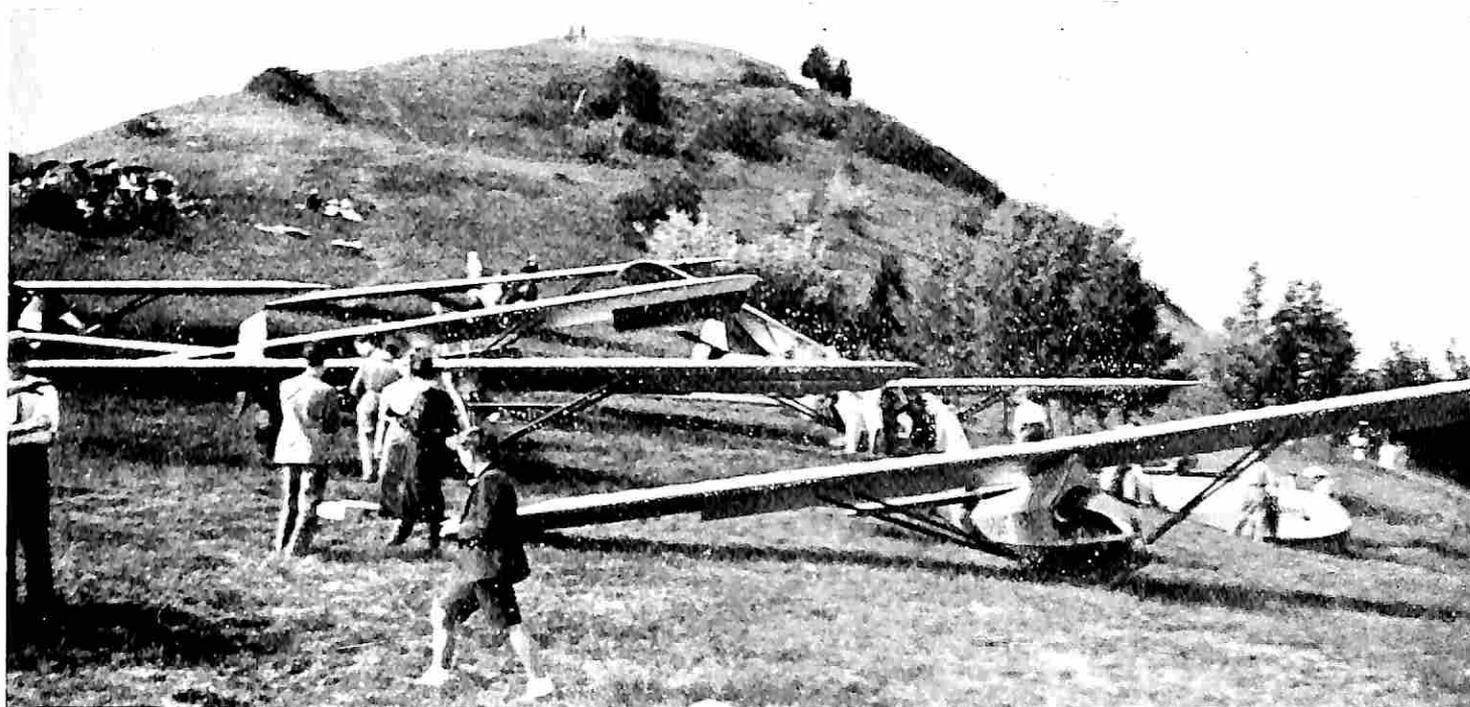
**HOTEL CAVOUR (sul Velino)
interamente rinnovato**

Amm.ri Sigg. Torda

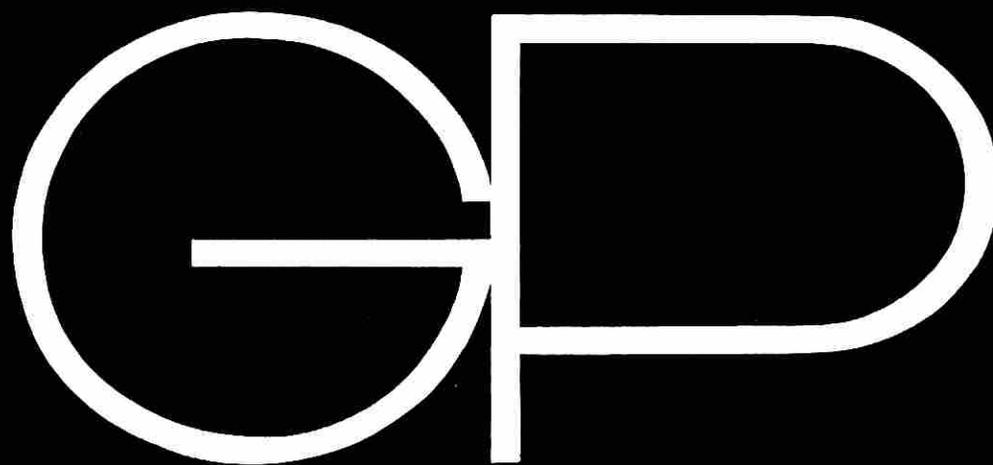
Tel. 0746/485252

<p>RISTORANTE CHECCO AL CALICE D'ORO Via Marchetti 10 Tel. 0746/44271 - RIETI</p>	<p>RISTORANTE HOTEL « BELVEDERE » GRECCIO - RIETI Tel. 0746/753096</p>
<p>RISTORANTE VOLO A VELA Al vostro servizio sul campo di volo</p>	<p>PASTICCERIA E GELATERIA « S. HONORE' » Via Cintia 154 Tel. 0746/47723 - RIETI</p>
<p>TAPIS VOLANT Tappeti orientali, cineserie, oggettistica P.za M. Vittori, 2 - Tel. 480168 - RIETI</p>	<p>RISTORANTE « DA MARIA » Morro Reatino - RIETI Tel. 0746/648074</p>
<p>GRASSI SPORT Piazza Vittorio Emanuele 13 - RIETI</p>	<p>BOUTIQUE DEL REGALO GIOIELLERIA Cesare Amici - Via Cintia 97 Tel. 0746/47713 - RIETI</p>
<p>KERAMOS cristallerie - oggettistica Piazza San Rufo, 7 - Tel. 40147 RIETI</p>	<p>PORCELLANE CRISTALLERIA ARGENTERIA De Angelis Elio Via Velinia - RIETI</p>
<p>RISTORANTE «LA FORESTA» Pizzeria - Gelateria Via Foresta 47-A Tel. 0746/220455 - RIETI</p>	<p>RISTORANTE «LA PANNOCCHIA» Via Andrea Costa 123 Tel. 0746/653246 (lunedì chiuso) Cantalice - RIETI</p>
<p>TORREFAZIONE OLIMPICA Oswaldo Faraglia Viale Matteucci 86-92 - RIETI</p>	<p>FARMACIA COLANGELI Via Pescheria 5 - Tel. 41368 RIETI</p>
<p>STAZIONE DI SERVIZIO E LAVAGGIO AUTO Angelucci Giancarlo Via Angelo Maria Ricci 107 Tel. 0746/481297 - RIETI</p>	<p>ELETTRAUTO RINALDI ANTONIO Via Paolessi 50-52 - RIETI</p>

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 white, outlined 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 rounded top and a horizontal bar extending from its center to the right, overlapping the 'E'.

moda maglia

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

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)

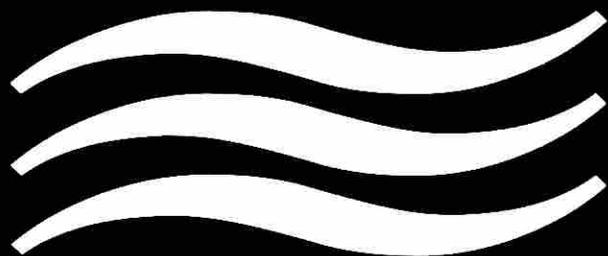


La **FRIUL-VELA**, certificata dal R.A.I. e dall'L.B.A., esegue manutenzioni e riparazioni di classe 1^a, 2^a e 3^a su aa/mm di costruzione tedesca con marche «I» e «D».

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

inda



industria nazionale
degli accessori s.p.a.

sede:

21032 CARAVATE (Varese) Italia
telefono 0332/601151 - telefax 0332/603117
telex 380481 Indacc I - 340597 Indacc I

filiali:

20151 MILANO - Viale Certosa 205
telefono 02/305544 - telefax 02/33400582
00146 ROMA - Via della Magliana 144
telefono 06/5260693 - telefax 06/5271698

IL BELLO DEL BAGNO

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.



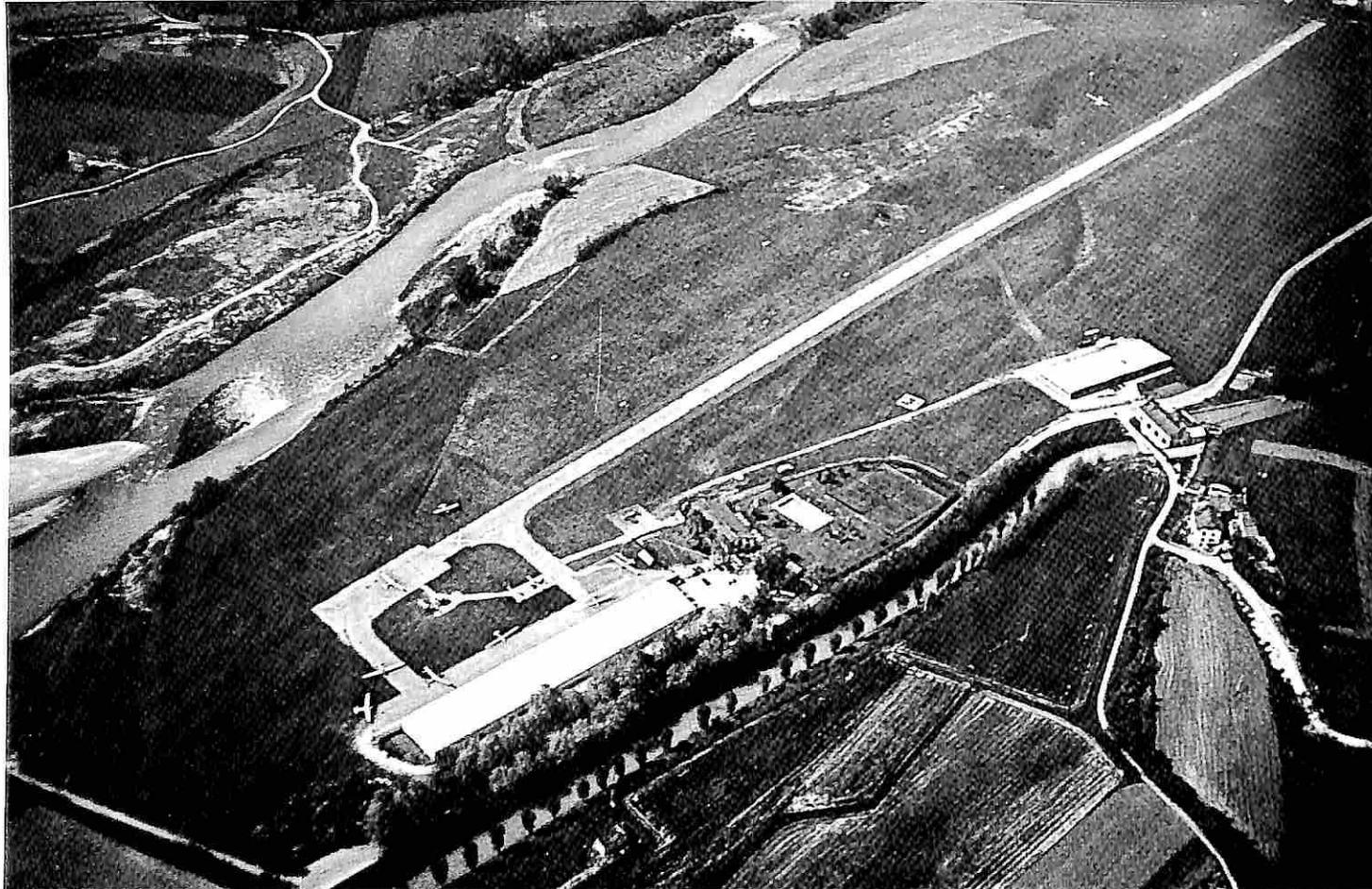
S.p.A.

Via Chivasso 5 - ☎ 959.38.17 - 959.14.85

10096

LEUMANN

(Torino)



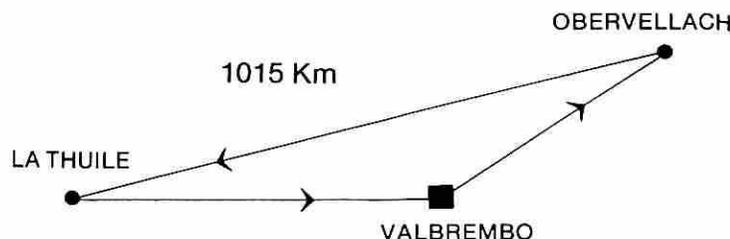
PRIMA BASE DI VOLO A VELA IN EUROPA PER VOLI DI OLTRE MILLE CHILOMETRI

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

Aeroporto di Valbrembo (BG)
Telefono 035/528093 - 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
Motoalianti 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.

Volo a Vela Guidonia

Sez. Volo a Vela dell'Aero Club di Roma

La nostra sezione del Volo a Vela operante a Guidonia, dopo un periodo di incomprensioni ha superato brillantemente la fase negativa diventando altamente operativa.

Finalmente, a partire dal Comandante fino a tutti gli operatori, si è stabilito un rapporto di rispetto e collaborazione.

Grazie a tutti, dal nostro Presidente dott. Lamberto Picca agli specialisti, dal direttore della scuola Ten. Col. Ferrarese, agli istruttori Verde, Pompili, Filippini, Sergio Servilio, il Comandante Quai e Girardi.

La nostra attività scuola sta dando ottimi risultati.

Nel 1988 si sono brevettati n. 45 nuovi soci e sono state effettuate 2100 ore di volo con alianti.

Nei primi sette mesi di quest'anno sono stati conseguiti n. 18 brevetti ed effettuate n. 2000 ore di volo.

Le ore fin qui svolte dimostrano una organizzazione migliorata e l'impegno di tutti a migliorare la qualità dei piloti. Al riguardo è d'obbligo citare tutti i piloti esperti del gruppo sportivo, da Servilio a Di Vecchio a Nedialkov e altri.

Il loro impegno è stato encomiabile, hanno effettuato circa 500 ore di volo con i neo-brevettati suscitando il loro entusiasmo nello scoprire la bellezza sempre maggiore del Volo a Vela.

Sono convinto che il Volo a Vela dell'Aero Club di Roma è sulla strada giusta, finalmente i giovani entrano a far parte attiva nel Club con la loro forza, le idee e la spinta agonistica. Con questo supporto è un piacere lavorare e ci spinge a cercare nuovi traguardi.

La nostra sezione quest'anno ha contribuito attivamente con la comunità montana di Tivoli e con i volontari della protezione civile per l'avvistamento di incendi e come rileva il giornalista de «Il Tempo» nell'articolo del 6 agosto, nella vasta zona in cui operiamo non c'è stato nessun incendio di grosse dimensioni perchè tutti i focolai sono stati spenti in brevissimo tempo. I 140 soci del Volo a Vela con 3000 ore di volo assicurano un costante controllo per la salvaguardia del nostro patrimonio boschivo. Tanti piloti hanno interrotto la loro prova per andare a controllare un piccolo incendio. La prova la faranno domani, ma oggi è un altro giorno senza incendi. Spero che le autorità quanto prima si rendano conto che gli Aero Club, oltre a enti morali, sono enti di pubblica utilità e che vanno aiutati e non soffocati (vedi canoni demaniali, ecc.).

Il rappresentante di specialità
VITO PENNETTA

Le notizie da Guidonia le pubblichiamo come anticipazione della rubrica «Notizie dai campi di volo» che riprenderemo con il prossimo numero, confidando che sia di stimolo a tutti: a quelli che tacciono ed a quelli che promettono...

RS

Concorso per 50 allievi

ufficianti piloti di complemento dell'Aeronautica Militare è stato indetto dal Ministero della Difesa. Al concorso possono partecipare i giovani tra i 17 e i 23 anni con titolo di istruzione secondaria di secondo grado. Le domande devono essere indirizzate al comando dell'Accademia Aeronautica di Pozzuoli, ufficio concorso. Il Ministero ha indetto anche un concorso per l'arruolamento di 1.900 allievi sottufficiali del ruolo specialisti dell'Aeronautica e riguarda le categorie — è scritto in un comunicato del Ministero — aiutanti di sanità, armieri, assistenti tecnici, automobilisti, elettricisti, elettromeccanici di bordo, fotografi, governo, marconisti, montatori, motoristi. Al concorso possono partecipare i giovani nati tra il 1967 ed il 1973 con titolo di studio di licenza media inferiore. Alle domande devono essere allegati certificati di brevetti o attestati di specializzazione e, per i minorenni, l'atto di assenso dei genitori. I bandi del concorso sono disponibili — rende noto il comunicato — presso i comandi e le associazioni dell'Aeronautica, i distretti militari e le capitanerie di porto.

(AIR PRESS)

«Frecce Tricolori» tornano a volare

La Pattuglia Acrobatica Nazionale (PAN) «Frecce Tricolori» torna a esibirsi domenica 27 a Charleroi (Belgio) a un anno dalla sciagura aerea di Ramstein. A Charleroi la PAN schiererà nove aerei, al comando del capo pattuglia tenente colonnello Alberto Moretti (il comandante della PAN è, invece, il ten. col. Luigi Lorenzetti). Prosegue, intanto, anche l'inchiesta giudiziaria sulla sciagura di Ramstein, da parte del giudice istruttore di Udine, dott. Paviotti, che, dopo aver proscioltto i sette piloti superstiti per non aver commesso il fatto e lo stesso solista in quanto perito nell'incidente, ha deciso di acquisire la traduzione di tutta la documentazione sul fatto, tra denunce e lavori delle commissioni di indagine, per accertare le modalità dell'esecuzione del «cardioide», la figura acrobatica durante la quale il «solista» si scontrò con un altro aviogetto. Si tratterà della formazione base, cioè senza il solista, che non è stato ancora rimpiazzato dopo la morte in Germania di Ivo Nutarelli. Un solista — ha affermato il portavoce della Pattuglia, col. Da Forno — potrebbe essere addestrato per il prossimo anno. Le «Frecce» proseguono gli addestramenti, con due voli giornalieri di 30 minuti ciascuno sul campo friulano di Rivolto, seguiti dal pubblico di automobilisti che spesso parcheggiano sul ciglio della strada statale Pontebbana, che fiancheggia l'aerobase, per assistere alle evoluzioni della Pattuglia.

In Belgio — ha ricordato Da Forno — « presenteremo, grosso modo, il nostro programma consueto, con modifiche per evitare i passaggi e le puntate sul pubblico; anche le distanze dagli spettatori saranno maggiori che in passato e superiori anche a quelle fissate dai regolamenti internazionali. La Pattuglia partirà per Charleroi venerdì e farà rientro a Rivolto lunedì».

(AIR PRESS)

BRIEFING VOLOVELISTICO DI BOLOGNA
19 novembre!
Informatevi della data e partecipate attivamente

Progressi del Monerai elettrico

Il motoalante a propulsione elettrica I-AMIS, presentato per la prima volta al pubblico durante il raduno CAP 1988, è stato sottoposto a una lunga serie di prove, dalla fine di dicembre dello scorso anno fino a tutto marzo 1989. Le prove, avvenute sulla pista di Venegono, hanno compreso essenzialmente rullaggi veloci e decolli, che hanno dimostrato la capacità del mezzo di salire fuori dall'effetto suolo. È stata raccolta una notevole massa di dati, compresi numerosi filmati, che serviranno a ottimizzare il rendimento dell'elica, finora rivelatasi anello debole del sistema, anche per il regime di rotazione molto basso, circa 1500 giri/minuto, del motore a corrente continua, che richiederebbe pale più lunghe per convertire in spinta la coppia motrice. Il diametro dell'elica sarà quindi ingrandito quanto è praticamente possibile, mentre il motore sarà modificato per ottenere la stessa coppia a un numero di giri un po' più alto.

Il Monerai è comunque solo un banco di prova, e motore ed elica definitivi verranno installati su un nuovo aliante di progetto originale attualmente in costruzione, ancora senza nome, ma per il quale sono già state riservate le significative marche I-VOLT. Sulla nuova macchina, inoltre, il gruppo propulsore non sarà più fisso, ma retrattile, per non penalizzare il volo veleggiato. Scopo del programma, infatti, non è quello ancora irraggiungibile di realizzare un aereo elettrico, ma solo quello di assicurare potenza e autonomia sufficienti al decollo autonomo di un aliante. Del resto, i responsabili dell'impresa si mostrano molto realisti e prudenti, e ci hanno concesso queste poche informazioni con una certa riluttanza. Non vogliono, infatti, fare promesse a vuoto, ma presentare risultati concreti. Ricordiamo che il Monerai attualmente impiegato nelle ricerche venne originariamente costruito dal gruppo degli «Amis» (amici, in lombardo), volovelisti di Alzate Brianza da sempre attivi sostenitori del CAP, tre dei quali hanno poi realizzato la rimotorizzazione elettrica: Pogliani, Labellarte e Ruggeri. Sponsor del programma sono la PME, per il motore a corrente continua appositamente studiato, e oggi modificato in base alle esperienze, dall'ing. Rosati, e la Magneti Marelli che ha fornito gli speciali accumulatori, la cui messa a punto è affidata all'ing. Clerici. È ancora presto per dire se e quando il propulsore elettrico per aliante arriverà a maturazione e se potrà essere commercializzato, ma già il lavoro svolto finora ha consentito di raccogliere una messe di dati preziosissimi, oltre a dimostrare ancora una volta il contributo che i costruttori/amatori danno al progresso dell'aviazione leggera, soprattutto quando il loro entusiasmo è supportato da robuste strutture industriali come quelle di Magneti Marelli e PME. Merita

ancora di essere segnalato che il programma viene seguito, come qualsiasi costruzione amatoriale, dal Registro Aeronautico, che ha fatto la sua parte con spirito costruttivo e amichevole, senza frapporre alcun ostacolo burocratico. Un «bravo!» lo meritano quindi anche i funzionari del RAI, assieme agli «Amis» Ruggeri, Labellarte e Pogliani, alla PME con l'ing. Rosati e alla Magneti Marelli con l'ing. Clerici.

Comunicato redazionale

L'Edizioni CADA, informa che è in vendita il primo volume della serie «Tecnologie avanzate dei materiali compositi» che sarà sviluppata in quattro volumi, trattanti i seguenti argomenti:

VOLUME 1°

Fibre rinforzanti, matrici ceramiche e metalliche composite

VOLUME 2°

Polimeri per matrici composite

VOLUME 3°

Polimeri speciali per matrici composite

VOLUME 4°

Sviluppi presenti e futuri, produzioni, aggiornamenti.

Con queste pubblicazioni si intende perseguire un discorso tecnico su questi particolari materiali che sono interessanti nelle aree dei settori aeronautico, spaziale, industriale, militare e civile.

I motivi di questa scelta sono da ricercarsi nella considerazione che i materiali compositi sono e saranno la strategia trainante della moderna ingegneria dei materiali, essa accelererà quella svolta innovativa ed emergente di fine secolo.

Oggi il valore commerciale di questi materiali è di 1,3 bilioni di dollari, con gli ulteriori sviluppi che si avranno nei settori industriali arriverà a 3 bilioni di dollari.

Questo primo volume si articola in nove capitoli, dove vengono riportati argomenti come analisi sulle fibre composite unidirezionali, fibre rinforzanti presenti sul mercato, caratteristiche, valutazioni su accoppiamenti di fibre con matrici metalliche e ceramiche. Per la limitata tiratura del volume, il cui costo è stato stabilito in L. 120.000, le richieste possono pervenire :

EDIZIONI CADA

Viale della Repubblica 1/A - 84100 SALERNO

Tel. 089/274897 - Telefax 081/7530389

SPERLING & KUPFER

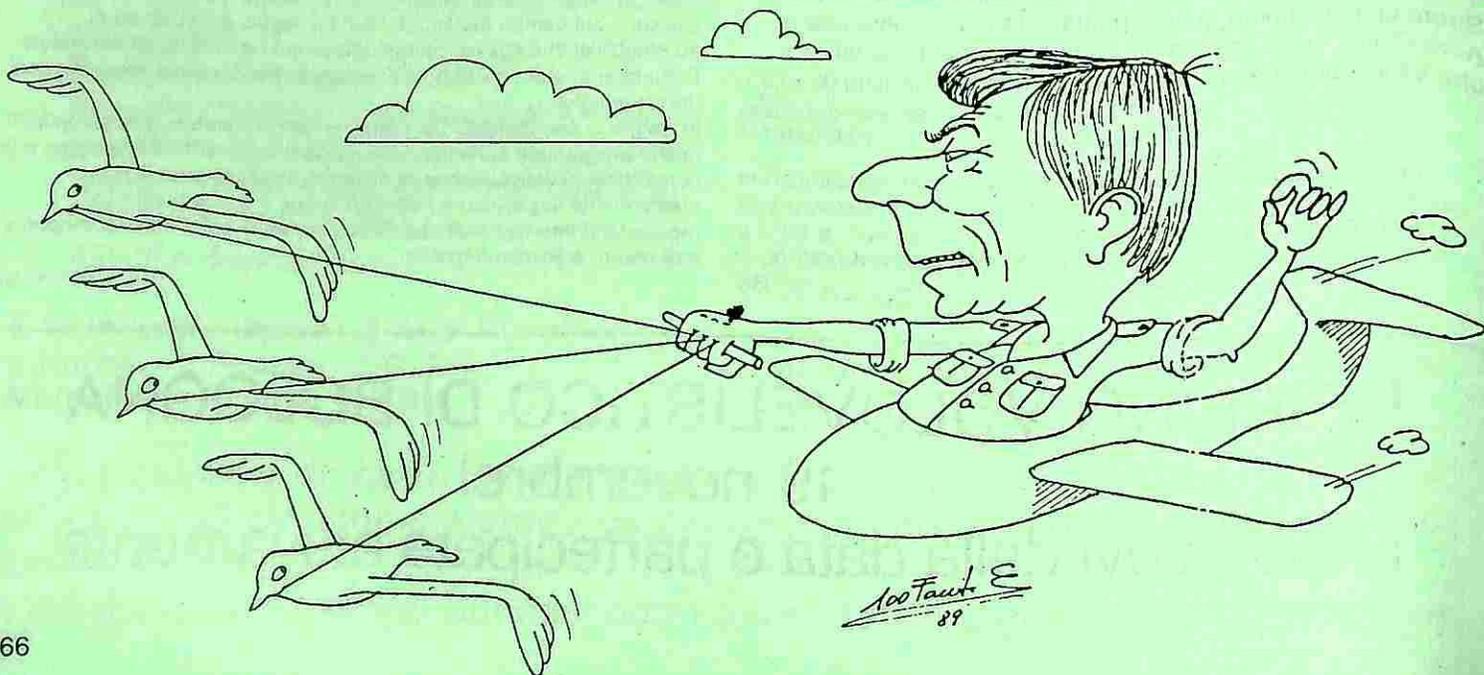
Via Cappellari 3 - 20123 MILANO

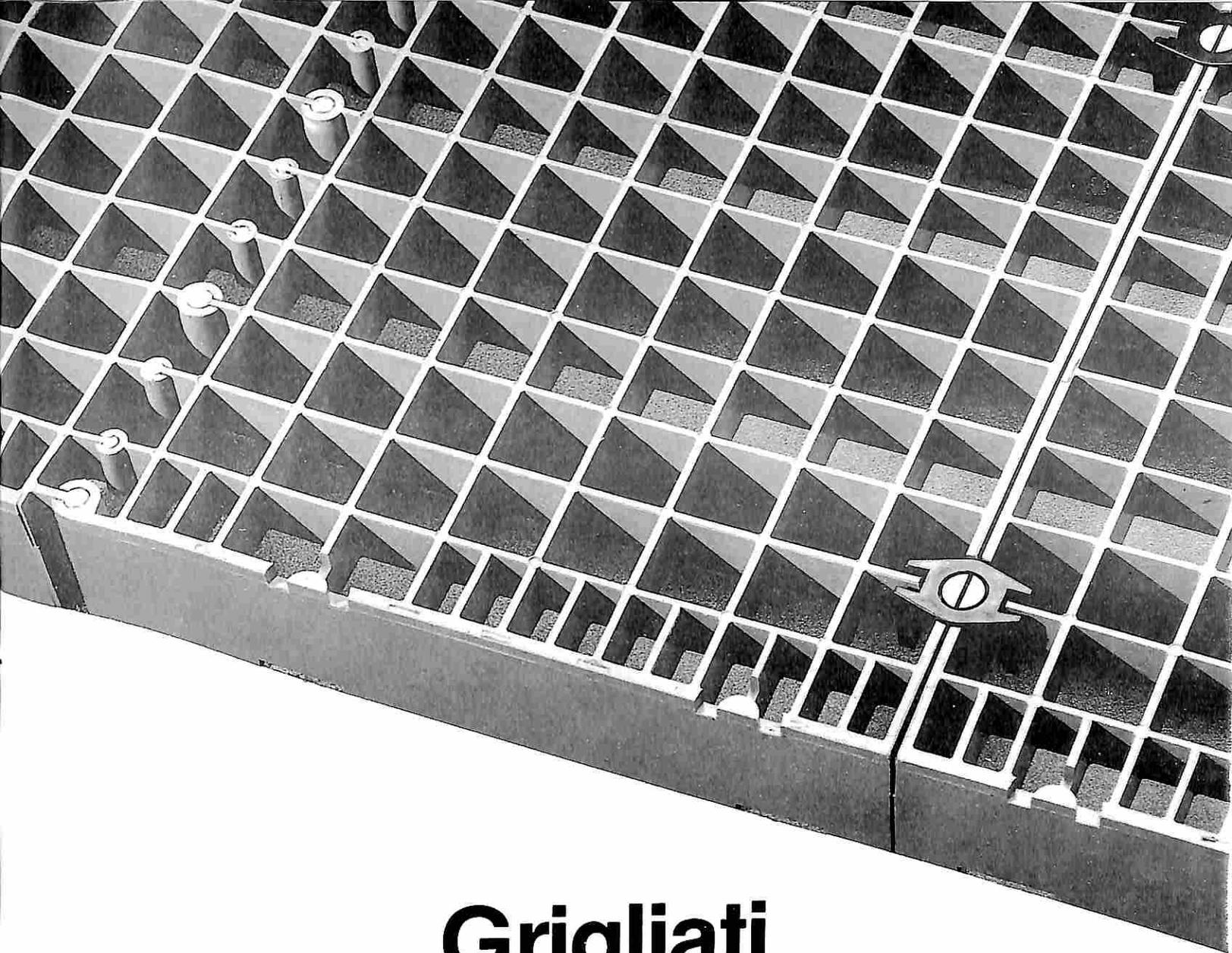
Tel. 02/8051882-860314 - Telefax 02/860464

L'articolo di Barbara, pubblicato a pagina 182 del n. 194 dal titolino STAGE, doveva portare come «cappello» questa bella vignetta di Enzo Centofante.

Rimediando ora, scusandoci con i nostri lettori.

LA REDAZIONE





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, conierie, 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.



MAZZUCCHELLI

Mazzucchelli Celluloide S.p.A. - 21043 Castiglione Olona (Va) - Italy
Telefono 0331-856111 - Telex 330609 SIC I - Telefax 0331-856213

ELABORAZIONE GESTIONALE:

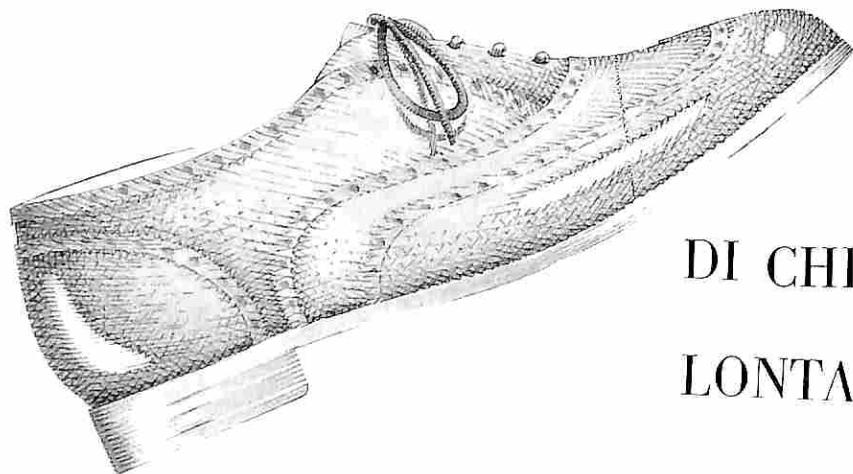
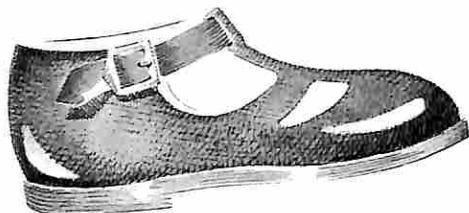
CERCATE QUALCUNO
CHE CAMMINI CON VOI?

PENNY

AGENZIA



SISTEMA S/36 - AS400



Programmi e sistemi su misura!

- contabilità industriale;
- rilevazione costi;
- gestione distinte tecniche e cicli di lavoro;
- rilevazione presenze tramite badge magnetico;
- sviluppo statistiche marketing;
- gestione ordini clienti;
- emissione bolle e fatture immediate;
- gestione magazzino;
- fatturazione e gestione effetti;
- contabilità generale, clienti, fornitori, I.V.A., in lire e in valuta;
- gestione crediti clienti Italia e Estero;
- gestione cespiti ammortizzabili;
- gestione banca dei dati (con reperimento immediato di qualsiasi informazione).

IL PRIMO PASSO
DI CHI VUOLE ARRIVARE
LONTANO.

PENNY s.r.l.

22076 Mozzate (CO)
Via Varese, 5/D
Tel. (0331) 833.666