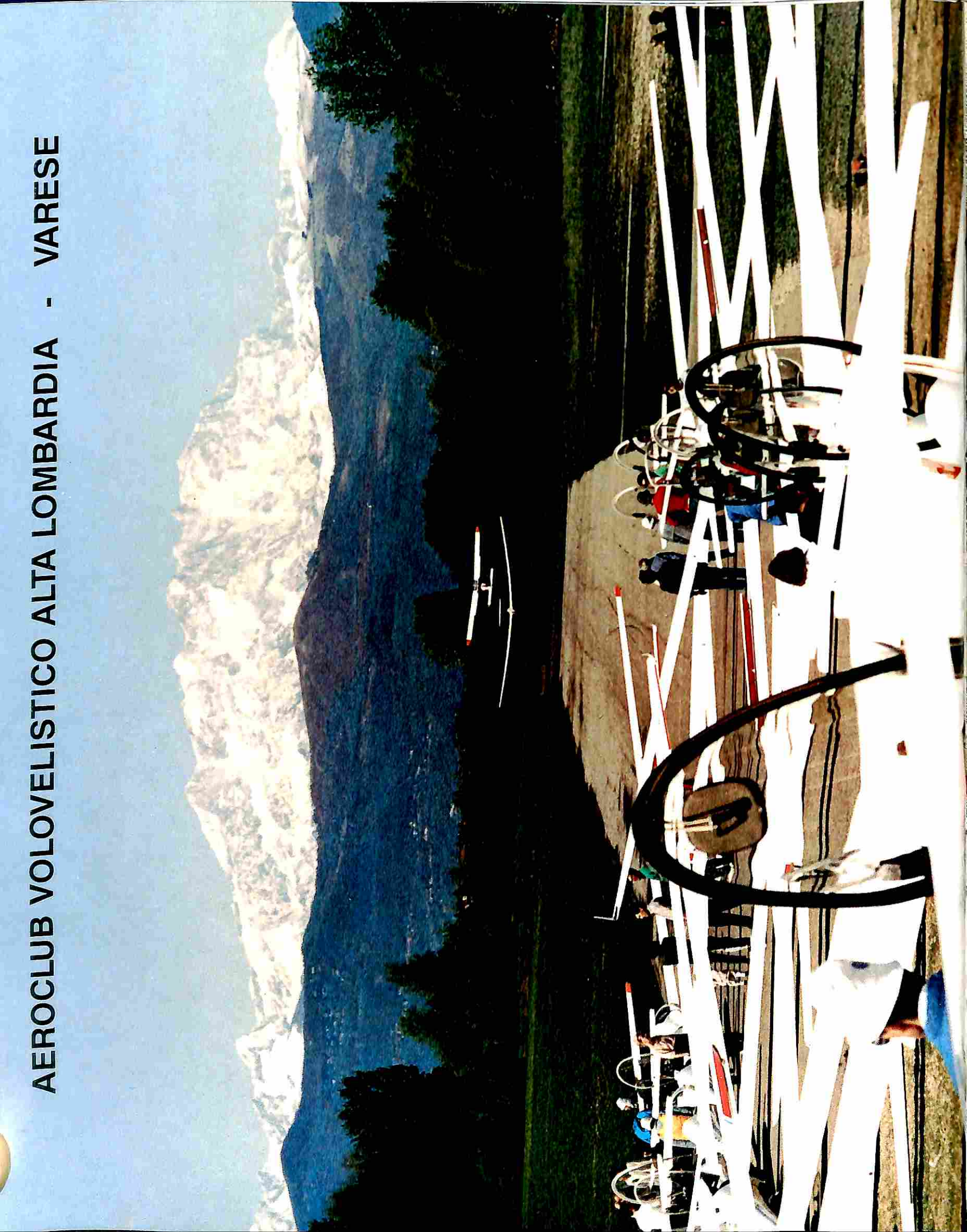




AERoclub VOLOVELISTICO ALTA LOMBARDIA - VARESE



**SE CERCHI LA SPAZZOLA GIUSTA
E' UNA SPAZZOLA SIT**



LA SCELTA DEFINITIVA

LA SCELTA DEFINITIVA

TEL. 051/571201 - FAX. 051/574319

ALEXANDER SCHLEICHER

I PERCHÈ DI UN SUCCESSO MONDIALE...

DA OLTRE 65 ANNI, LA SCHLEICHER COSTRUISCE ALIANTI CHE FISSANO GLI STANDARD COMPETITIVI.

SONO OLTRE 8600 GLI ALIANTI DA NOI COSTRUITI, IN LEGNO E TELA COSÌ COME IN KEVLAR E CARBONIO, PASSANDO ATTRAVERSO LA VETRORESINA.

I NOSTRI PRODOTTI NON SOLO VINCONO LE MASSIME COMPETIZIONI INTERNAZIONALI, MA SEGNALE LE LORO EPOCHE: IL K6, L'ASW20, L'ASH25 SONO GLI ESEMPI DI UNA SCELTA COSTRUTTIVA VINCENTE.

NESSUNO TRA I NOSTRI CONCORRENTI PUÒ OFFRIRVI UNA LINEA DI PRODUZIONE PARAGONABILE ALLA NOSTRA: DAL BIPOSTO-SCUOLA PER ECCELLENZA, L'ASK21, AL DOMINATORE DELLA CLASSE LIBERA L'ASW22B, I MOTORIZZATI CON MOTORE MID-WEST, PER FINIRE CON IL RIVOLUZIONARIO ASW27.

LA CONFERMA DEL RICONOSCIMENTO TRIBUTATO DAL MERCATO AL NOSTRO SISTEMA COSTRUTTIVO È IL VALORE DEL VOSTRO USATO SCHLEICHER!

- ASK21:** BIPOSTO SCUOLA, SEMI-ACROBATICO, 17M., EFF. 35.
- ASK23B:** IL FRATELLINO DELL'ASK21, MONOPOSTO PER SCUOLA E CLASSE CLUB, 15 M., EFF. 34.
- ASW24B:** MONOPOSTO CLASSE STANDARD-FAI, WINGLETS, EFF44 (MISURATA DAI DLR) PESO MAX AL DECOLLO 500 KG.
- ASW22B/BL:** MONOPOSTO CLASSE LIBERA FAI, QUATTRO VOLTE CAMPIONE DEL MONDO, 25M., EFF 60, PESO MASSIMO AL DECOLLO 750 KG.
- ASH25:** BIPOSTO 25M., EFF 58, PESO MAX AL DECOLLO 750 KG.
- ASH25E:** COME SOPRA, MA CON DECOLLO AUTONOMO.
- ASH 26M:** MONOPOSTO 18M. A DECOLLO AUTONOMO, EFF OLTRE 50, DISPONIBILE ANCHE SENZA MOTORE.
- ASW27:** MONOPOSTO 15M.-FAI, EFF 48, PESO MAX AL DECOLLO 500 KG.

DISTRIBUTORE PER L'ITALIA

AIR CLASSIC srl Via Lucento 126-10149 TORINO - Tel.011.290453 fax 2161555



AVIATION COMMUNICATION SYSTEMS



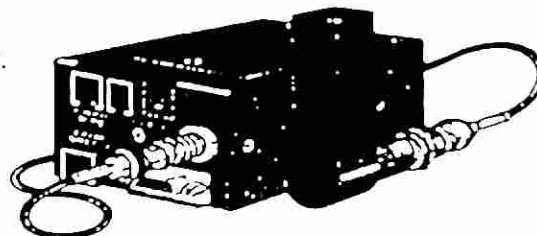
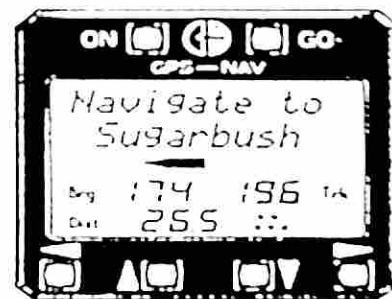
CAMBRIDGE

Product Update News

by TEKK
the flight company

New Version 5 GPS-NAV Secure Flight Recorder and Navigator

- **New Version 5 PC Software** - easy to use and fully compatible with Windows 95.
 - Improved user interface with on-screen Help and HOT key lists.
 - Configurable Menus - customize the software for your needs
 - Simple Flight Log transfer, copy, and translate commands.
 - Full .IGC file translation, display, import, and export capabilities.
 - Navigation Point filter and import from large national databases
 - Complete, detailed flight analysis including climb rate and wind.
 - Improved Multiple Flight display - see how the winners do it.
 - Create 10 favorite tasks in the PC and transfer them to the GPS-NAV.
 - On-screen waypoint display - see where the mountain passes are.
- **Simplified GPS Navigation** - The easiest gets even easier!
 - Select any of 250 navigation points in less than 7 seconds.
 - Edit an active task - great for P.O.S.T.
 - See intermediate distances during task editing.
 - Try alternate tasks while preserving a declaration.
 - More robust and reliable circling wind measurement
- **New 12 channel GPS** - the best GPS engine available.
 - Very fast satellite acquisition.
 - Improved signal-to-noise ratio so antenna location is less critical.
 - Faster track and groundspeed update - roll out of a thermal exactly on track.
- **Improved Navigation Point database integrity!**
 - Critical navigation data is now stored in duplicate.
 - Error correction algorithms maintain database integrity.
 - Improved PC - Flight Recorder data communication reliability.
- **Improved Flight Logging** - We learn from experience!
 - Synchronized Arrival message - no more missed turnpoints.
 - Automatic variable rate logging - Store up to 120 flight hours.
 - Manual fast logging when you want it - just push the ON key.
- **New Accessories** - make our products even easier to use.
 - Universal Canopy Mount for GPS-NAV Model 20/25 + LCD —
 - 12 V 2 AH Gel-Cell battery & cable (10 Hours minimum) —
 - Custom designed GPS-NAV carrying case —
- **Low cost upgrades**
- **we take care of you on the ground and in the air!**
 - Flight Recorder ROM upgrade - NO COST - We ship free.
(Factory only upgrade - improves database integrity)
 - Version 5 GPS-NAV LCD Screen ROM upgrade —
 - Version 5 PC software -
 - Barograph re-certification -
 - 8 channel to 12 Channel GPS engine upgrade -



We've travelled the gliding world and gained vital experience on the flight line:

- 1995 WGC - 900 flight logs - 0 failures
- 70+ GPS-NAVs - 1996 Europeans - 0 failures
- 90+ GPS-NAVs - 1996 pre-Worlds - 0 failures
- 1997 NZ and Australian Nats. - 0 failures
- 1996/1997 South Africa — more than 25 records - 0 failures

CAI : RR Box 109-3 Warren/VT 05674 in USA
 for Central Europe: TEKK, Technical Consulting Keim
 Eyachstrasse 33 in D-71065 Sindelfingen
 Fon (0049 -0)7031-871 521. Fax -877 128
 E-mail : TEKK@aol.com

Glasfaser Italiana s.p.a.

ALIANTI	:	SCHEMPP HIRT SCHNEIDER GLASER DIRKS GROB	Discus, Ventus, Nimbus 4e 4D, Janus, Duo Discus anche Selfsustaining e Selflaunching LS 8 DG 800S, DG 800A e B Twin "Accro"
MOTOALIANTI	:	SUPER DIMONA	
STRUMENTI PNEUMATICI	:	WINTER E BOHLI	
VARIOMETRI ELETTRICI	:	ILEC SB7: vario + acustico ILEC SB8: vario + acustico + sollfahrt GPS-ASR: calcolatore di planata e interfaccia GPS	
GPS FLIGHT INFORMATION CENTER :		<u>Filser Lx 5000</u> Calcolatore di planata con GPS integrato - Vario, Sollfahrt - Audio - Presentazione Grafica dei dati di Volo. Logger * * * Moving Map Database con circa 5000 Aeroporti, 600 Piloni e 100 Temi. Calcolo del vento: intensità e direzione.	
FLIGHT DOCUMENTATION SYSTEM :		<u>Filser Lx 20</u> GPS Logger	
APPARATI RADIO	:	BECKER AR 4201 FILSER ATR 720	
BAROGRAFI	:	WINTER AEROGRAF 2000	
IMPIANTI OSSIGENO	:	Mountain High EDS 180 E EDS 380 a domanda, leggeri e poco ingombranti	
RIMORCHI	:	ANSCHAU "Komet" PIRAZZOLI/GLASFASER	
VARIE	:	dispositivo silenziatore per Stinson L5 "235" e per Robin DR 400 "180" R dispositivo di avvolgimento e taglio del cavo sistema Tost, per Robin Dr 400 "180" R e Stinson L5	

manutenzione e riparazione di tutti i tipi di aliante e motoaliante e vari modelli di velivoli a motore
ramp test radio e avionica - controllo al banco di strumenti pneumatici e giroscopici
calibrazione e certificazione barografi

da oltre 25 anni al servizio del volo a vela

24030 VALBREMBO (BG) - Via delle Ghiaie, 3 - Tel. 035/528011 - Fax 035/528310

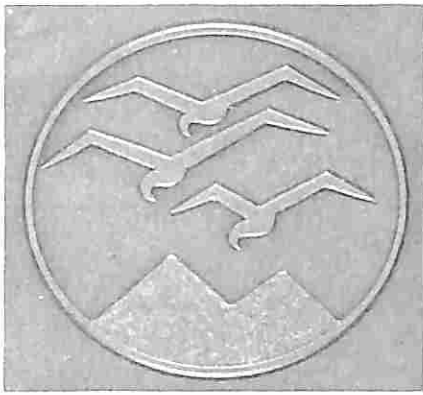


winter

Bordgeräte

GLASFASER ITALIANA spa

VALBREMBO (BG) Tel. 035/528011 - Fax 035/528310



.....federalismo

No, non mi riferisco alla bicamerale. È solo l'ennesimo tentativo di rinfrescare la memoria degli amici volovelisti e di tutte le altre specialità riportando quanto scritto "l'altroieri" su VOLO A VELA n. 214 dell'ottobre 1992:

Molte pubblicazioni del settore aeronautico dedicano, in questi ultimi tempi, molto spazio alla grave inefficienza dell'Aero Club d'Italia.

Ci sono voluti alcuni provvedimenti fiscali per indurre i più ad «esternare» severi giudizi. Meglio tardi che mai.

Rendiamoci però conto che il malessere non è di oggi, è congenito. Le critiche attuali sono la conseguenza della classica goccia che ha fatto crollare gli indugi, ma le considerazioni devono risalire alla stessa legge istitutiva.

Legge che per salvare un ente inutile ne ha fatto un ente del parastato, cioè un fattorino o un portaborse per alcuni ministeri.

In realtà all'epoca non si è riflettuto abbastanza sulle necessità del settore (nemmeno oggi in verità) e sulla sua evoluzione e diversificazione, altrimenti si sarebbe operato in modo tale che «l'ente inutile» venisse trasformato in una «federazione indispensabile».

*Forza amici, e non, mettetevi alla prova manifestando le Vostre idee. Solo un ampio e realistico confronto di opinioni, esigenze e necessità può evidenziare la possibilità, o meno, di comporre qualcosa di concreto per l'inizio del prossimo... millennio!
"in becco all'aquila"!*

Ora si tratta di rimediare operando, con cocciuta insistenza, affinché il buon senso finisca col prevalere.

Non sarà facile ma forse l'atmosfera attuale è quella opportuna: in tutti i campi sono in atto cambiamenti e ristrutturazioni e molte leggi vengono rivedute, corrette, cancellate. Determinante sarà l'unità d'intenti che sapranno manifestare e concretizzare le diverse specialità che compongono il settore aeronautico. Se tutte le specialità vorranno realmente acquisire una buona autonomia economica ed operativa dovranno necessariamente costituire una loro Federazione (se già non esiste), con statuti il più possibile simili.

A questo punto le singole Federazioni dovranno confluire nella Confederazione chiamata Aero Club d'Italia, la quale – con un nuovo Statuto appositamente predisposto – rappresenterà le stesse Federazioni, sia in sede internazionale (FAI) che nel CONI.

Renzo Scavino



C. S. V. V. A.

COMITATO REDAZIONALE

Lorenzo Scavino
Ernesto Aliverti
Smilian Cibic
Patrizia Golin
Giorgio Pedrotti
Attilio Pronzati
Plinio Rovesti
Andrea Taverna
Emilio Tessera Chiesa
"Club.Novanta"

PREVENZIONE & SICUREZZA

Guido Bergomi
Bartolomeo Del Pio

PROVE DI VOLO

Walter Vergani

CAMPI DI VOLO

Achille Bardelli

VIP CLUB & OSTIV

INTERNATIONAL EDITOR

Roberta Fischer - Fax 39 332 236645
Via Giambellino, 21 - I 21100 VARESE

ARCHIVIO STORICO

Umberto Bertoli

VINTAGE CLUB

Vincenzo Pedrielli

I.G.C. & E.G.U.

Smilian Cibic

CORRISPONDENTI

USA: Sergio Colacevich
FRANCIA Giancarlo Bresciani

REDAZIONI ESTERNE


VOLO A VELA c/o SCAVINO
Via Partigiani, 30 - 22100 COMO
Tel. 031/266636 - Fax 031/303209
VOLO A VELA c/o PEDROLI
Via Soave, 6 - CH 6830 CHIASSO

STAMPA

Arti Grafiche Camagni - Como

DIRETTORE RESPONSABILE

Lorenzo Scavino

**VOLO
A
VELA**  ®

*La rivista del volo a vela
italiano, edita a cura del
CENTRO STUDI
DEL VOLO A VELA ALPINO
con la collaborazione
di tutti i volovelisti*

FONDATA DA PLINIO ROVESTI NEL 1946

N. 241 MARZO/APRILE 1997

ISSN-0393-1242

SOMMARIO

- | | |
|---------------------------------------|--|
| 5 | federalismo |
| 7 <i>performance</i> | 1.030 KM. DA MASERA
PASQUA 7000 |
| 11 <i>competizioni</i> | TROFEO CITTÀ DI TORINO |
| 13 <i>campi di volo</i> | FRIULI: AVIOSUPERFICE SAN MAURO |
| 14 <i>alianti</i> | NOTIZIE DA ELAN FLIGHT |
| 15 <i>trasferte</i> | VIAGGIO IN USA: TURF
FRIEDRICHSHAFEN 1997 |
| 17 <i>riunioni</i> | I.G.C. - BRUXELLES 13/15 MARZO |
| 21 <i>world class</i> | NOVITÀ PW5 E... PW6 |
| 22 <i>prevenzione & sicurezza</i> | FISIOLOGIA DEL VOLO |
| 24 <i>normative</i> | DIVENTA TRIENNALE IL C.N. |
| 25 <i>racconti</i> | TI RACCONTO DI FAYENCE |
| 27 <i>meteorologia</i> | PER CHI VUOL SAPERNE DI PIÙ |
| 28 <i>recensioni</i> | STORIA ED EVOLUZIONE DELL'ALIANTE 2° VOL. |
| 29 <i>in memoriam</i> | GIANCARLO MAESTRI E ANGELO COLOMBO |
| 33 <i>confronti</i> | PASSATO E PRESENTE: TRECENTO CHILOMETRI |
| 35 <i>viaggiare informati</i> | CIRCOLAZIONE RIMORCHI TRASPORTO ALIANTI |
| 36 <i>la commissione</i> | VERBALE RIUNIONE DEL 7.3.97 |
| 37 <i>aeroclubd'italia</i> | COMUNICATI & CIRCOLARI |
| 39 <i>vintage club</i> | UN CONDOR AD ASIAGO |
| 41 <i>prevenzione & sicurezza</i> | DAL N° 198 DEL GENNAIO 1990 |
| 45 <i>tra le quinte del passato</i> | 1946: NASCE L'A.V.M. |
| 47 <i>ricordi</i> | COSTANTINO GADA: UN VARESINO CON LE ALI
PIÙ IN ALTO |
| 49 <i>vip club</i> | CONTROLLO DEL TRAFFICO ALLA CANADESE |
| 51 <i>iniziative</i> | LETTERA APERTA AL PRESIDENTE DELL'Ae.C.I. |
| 55 <i>rassegna stampa</i> | |
| 56 <i>ultimissime</i> | |
| 57 <i>voloavelainformazioni</i> | |

IN COPERTINA: Come non scatenare la fantasia, come non formulare sogni e illusioni, come non riflettere sull'immagine che Don Adriano ha scattato?

ABBONAMENTI PER I SEI NUMERI DEL 1997:

- | | |
|--------------------|--|
| 1 - SOSTENITORE | L. 500.000 x VOLO A VELA + AUFRUFF + MEDAGLIA + SOARING 1997 |
| 2 - PARTECIPAZIONE | L. 200.000 x VOLO A VELA + AUFRUFF + MEDAGLIA |
| 3 - PRESENZA | L. 90.000 x VOLO A VELA |

REDAZIONE e AMMINISTRAZIONE: Aeroporto "Paolo Contri" - 21100 Varese, Calcinate del Pesce - Cod. Fisc. e Partita IVA 00581360120
Telefoni 0332/310073 e 0332/310023 - Fax 0332/312722 - Autorizzazione del Tribunale di Milano del 20 marzo 1957, n. 4269 di Registro
Bimestrale, spedizione in abbonamento postale, gruppo IV/70. Pubblicità inferiore al 70%. Le opinioni espresse negli articoli
impegnano unicamente la responsabilità dei rispettivi Autori. È consentita la riproduzione, purchè venga citata la fonte.

1.030 km da Masera: una felice Pasqua con il mio Standard

La stagione volovelistica 1997 è iniziata bene e già dai primi week-end di Marzo si sono fatti bei voli lungo le Alpi.

Io ho l'abitudine di seguire le previsioni meteo con buona frequenza durante la primavera per non farmi trovare impreparato nel caso arrivasse il "BIG DAY" seguendo radio, televisione e, ultimamente, anche Internet.

E così che fin dal lunedì 24 marzo le previsioni davano, con largo anticipo, una situazione abbastanza chiara sullo stato del tempo per il week-end di Pasqua: l'anticiclone centrato sulla penisola iberica e una bassa pressione sulla Grecia fanno convogliare aria fredda dal Nord Europa: il Nord Italia si trova sotto l'influsso favonico (come dicono gli svizzeri) e quindi siamo in presenza di vento forte da Nord: una debole perturbazione attraverserà il nostro paese nella sera del venerdì. Vedi al proposito le cartine stampate da Internet che allego.

Sono già in pre-allarme dal lunedì sera....

Telefono a Corrado e ad Attilio: non ci metto molto a convincerli che per il week-end di Pasqua varrebbe la pena di trasferirsi a Masera per tentare qualche bel volo. Anche se ci rendiamo conto che le giornate non sono ancora molto lunghe. Il Venerdì sera ci trasferiamo con i rimorchi a Masera: il vento sul campo raggiunge i 40 nodi da Nord. Il campo di Masera ospita, in questo periodo, degli amici volovelisti tedeschi che stanno approfittando di questo bel tempo per svernare dalla piovosa Germania. Durante tutta la settimana hanno fatto dei bellissimi voli in onda.

Raggiungiamo Ema e le bimbe che ci stanno aspettando a Mozio per la cena.

Il Sabato mattina ci svegliamo alle 5 e mezzo e.....sta nevicando: ma non ci scoraggiamo le previsioni danno bel tempo e quindi scendiamo a Masera per montare gli alianti, ancora al buio. Poi, poco a poco, incomincia ad albeggiare ed il cielo si riempie di splendidi riflessi.

Per l'occasione abbiamo concordato di essere trainati dal trainatore tedesco: però non ci siamo intesi sull'orario e così riusciamo a decollare solamente alle 9,30 (ora solare) abbiamo troppe poche ore di luce e quindi non fotografiamo la lavagna dei mille.

La giornata si presenta bella ma ancora con troppa turbolenza tanto che non si riesce ad entrare bene in onda: oltretutto la Pusteria è ancora chiusa. Facciamo comunque tutti e tre un bel volo e ritorniamo a terra presto per non stancarci troppo avendo quasi il presentimento che l'indomani potesse essere il giorno giusto.

La Domenica 30 Marzo, giorno di Pasqua, e giorno anche di cambio dell'ora legale, siamo svegli e pronti alle 5,30; questa volta con il trainatore ci siamo intesi bene e quindi Attilio, che è il primo a decollare riesce ad andare via alle 8,45 seguio Io e poi Corrado.

I temi di oggi sono: per Attilio una andata e ritorno libera, Cor-

rado e lo fotografiamo la lavagna dei mille sul percorso Cisore-Lienz-Masera-Edolo-Masera; confortati anche dalle buone notizie che Giorgio Galetto mi ha dato per telefono confermando che vede da Bolzano la Pusteria molto bella e che anche loro (Giorgio, Thomas e Stefano) hanno fotografato i mille più o meno sullo stesso nostro percorso.

La tabella che abbiamo fatto prevedeva di sorvolare i piloni alle seguenti ore:

Cisore	ore 9,30
Lienz	ore 13,20 per una media sul lato di 90 km/h
Masera	ore 16,50 per una media sul lato di 100 km/h
Edolo	ore 18,30 per una media sul lato di 100 km/h
Masera	ore 20,00 per una media sul lato di 100 km/h

Ma vediamo, invece, come è andata in volo.

Decollo alle 9,03 e faccio la foto di Cisore alle 9,36, Corrado, che è decollato per ultimo, ha circa 15 minuti di ritardo. Dopo aver fatto un po' di dinamica sul Togano ed in Centovalli, arrivo a Locarno dove, con Attilio prendiamo la prima onda che mi fa fare 4.500 mt qnh. Nel frattempo sento anche il Bob decollato da Calcinato anche lui con una lavagna di mille. Proseguo sempre in onda fino a Bormio dove arrivo a 5.500 mt a questo punto faccio un grosso errore, perdo l'onda e dopo mezz'ora di turbolenza mi ritrovo a 2.500 mt a Veza d'Oglio. Ho perso troppo tempo, penso, però vale la pena andare avanti. Corrado nel frattempo, mi ha superato di poco e quindi, a questo punto, siamo molto vicini. Proseguo in dinamica verso il Tonale ed al traverso di Male riprendo l'onda. Corrado intanto sta lottando con i rotori della valle d'Ultimo.

Continuo in onda sottovento alla valle d'Ultimo e, abbastanza veloce, raggiungo Bressanone: Corrado, vista l'ora tarda e la violenza dei rotori ha deciso di rinunciare e sta incominciando a rientrare verso Masera.

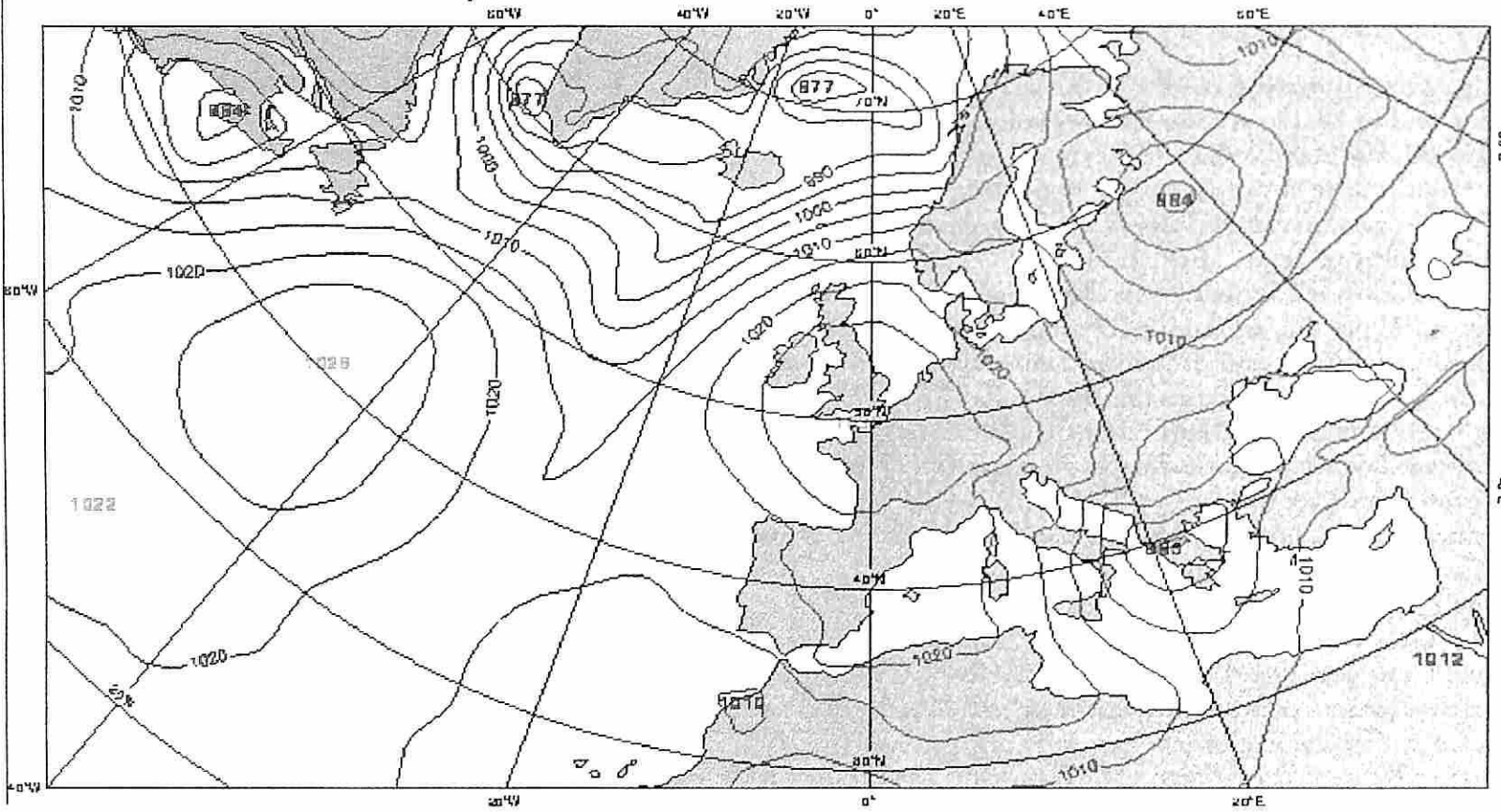
Il vento in quota qui è forte da Nord-Est, circa 100 km/h: ragiono per la quale decido di fare la Pusteria in dinamica per volare più basso nella speranza di trovare un vento contrario meno forte. La fortuna un po' mi assiste, infatti nei bassi strati il flusso è da Nord-Ovest e quindi faccio tutta la Pusteria in dinamica senza quasi mai fermarmi e con il vento a favore. Arrivo a Lienz alle 14,36 alla media di 72km/h e con un ritardo di circa 1 ora e 15 minuti sulla mia tabella.

Al momento non sto assolutamente pensando che il mio volo possa riuscire.

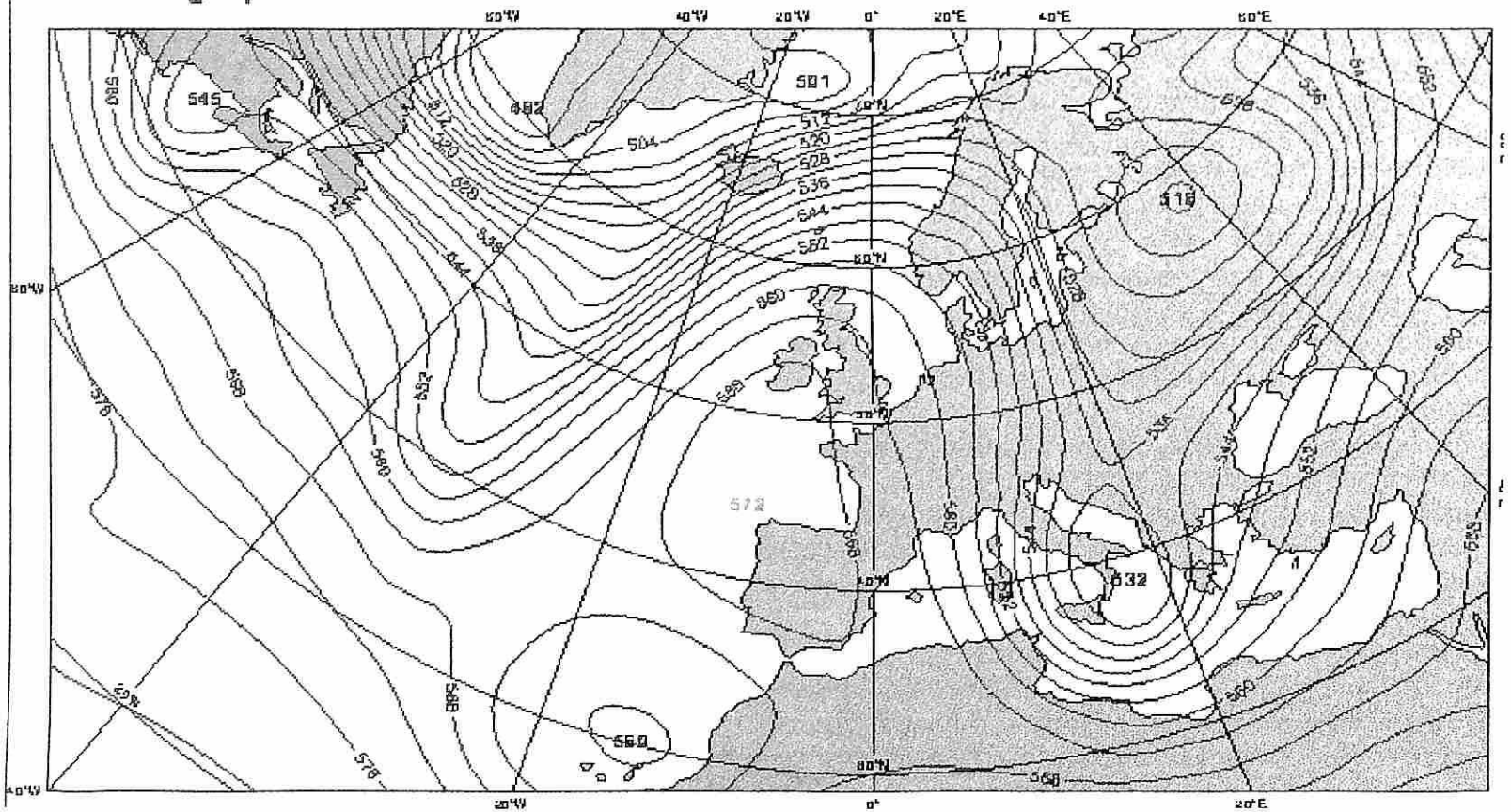
Dopo la foto di Lienz fatta a 2.500 mt rientro in onda che tengo bene fino a Masera dove arrivo alle 17,06 e con 4.000 mt: sono magicamente rientrato in tabella grazie ad un lato di 357 km volati alla media di 143km/h.

Ho ancora da fare 310 km ed ho tre ore scarse di luce. Avviso per radio Attilio e Corrado che provo a ritornare verso la

Thursday 27 March 1997 12z ECMWF Forecast t+ 72 VT: Sunday 30 March 1997 12z
SURFACE: mean sea level pressure



Thursday 27 March 1997 12z ECMWF Forecast t+ 72 VT: Sunday 30 March 1997 12z
500 hPa geopotential



Valtellina e che al limite atterrerò a Caiolo.

Il vento è ancora forte da Nord-Est e, così come avevo fatto in Pusteria, decido di fare il lato contro vento il più basso possibile: ancora dinamica per tutta la Valtellina fino all'Aprica dove arrivo a 1.800 qnh alle 18.30. Per un momento mi è passata per la testa l'idea di fare la foto all'Aprica e atterrare a Caiolo in tempo per aver un traino a Masera per essere pronto a ritentare il volo il lunedì dell'Angelo. Però, proprio sul passo dell'Aprica un grosso cumulone mi ingolosiva e così optai una seconda ipotesi: fare i 2.800 qnh quota sufficiente per fare la foto di Edolo ed atterrare a Caiolo comunque sarebbe stato un bel volo di quasi 900 km: oramai sono le sette meno dieci di sera ed il sole comincia a scendere. Il cumulo dell'Aprica mi dà un bel valore rotondo fino a 3.000 qnh e così decido di andare verso Edolo però.... perchè prima non tastare un po' verso Nord, sopravento al cumulo? Il tempo di contare fino al tre e mi trovo in un bel laminare da 5,5 metri al secondo che in cinque minuti mi fa fare i 4.500 mt: sono di nuovo in onda. Intanto ripenso al pomeriggio quando, ripassando da Edolo in direzione Masera, ero in onda ed ho impiegato meno di una ora per arrivare a Masera.

Una occhiata all'orologio, una all'altimetro..... sono al limite ma posso tentare: in caso di bisogno c'è l'aeroporto di Locarno sulla strada.

Sento di dover stare concentrato, il volo non è ancora finito. Con la facilità con la quale sono entrato in onda posso uscire e se la perdo....

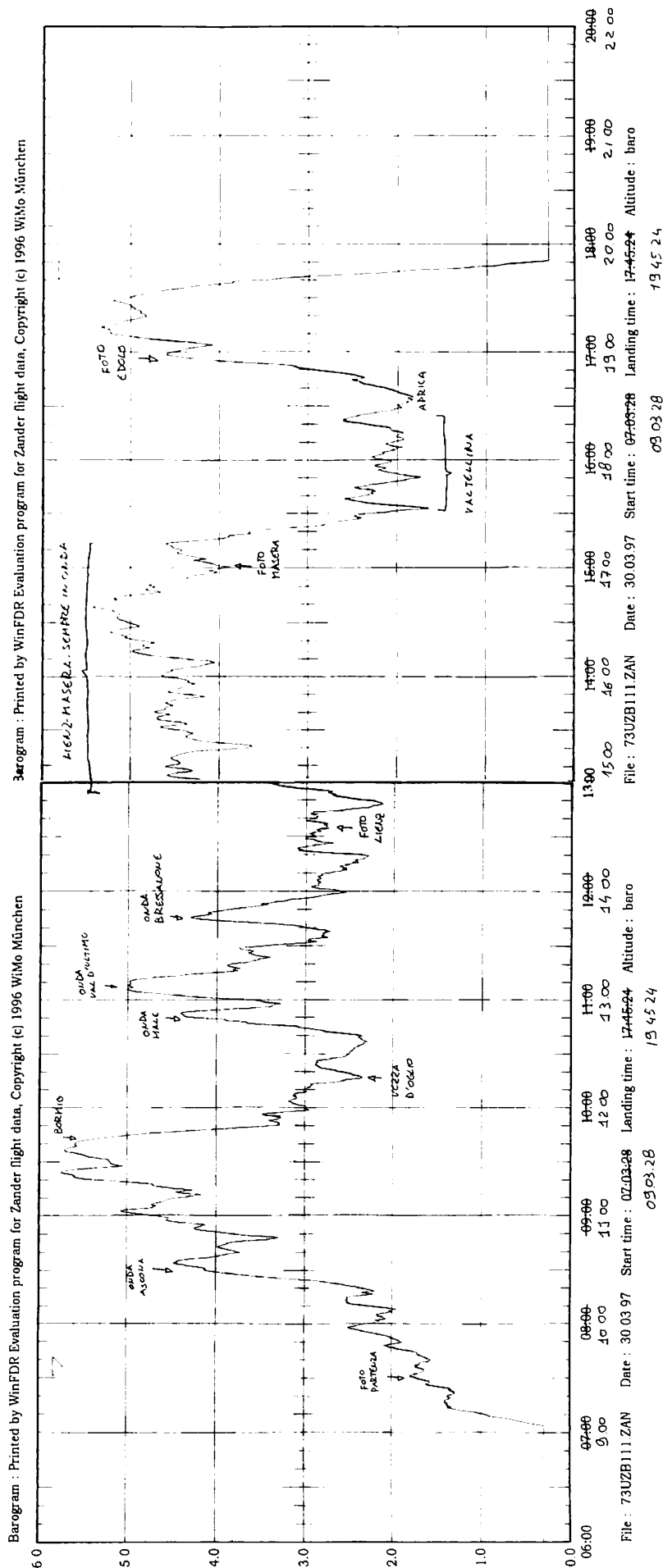
Volo veloce contro sole e contro il tempo la mia ground speed non è mai meno di 200 km/h, talvolta ho anche visto i 305 km/h. La quota è sempre tra i 4.500 e i 5.000 mt: dei rotorini che si fanno di volta in volta davanti al muso dell'aliante mi indicano la fascia migliore da tenere. Quando sono al traverso di Ascona, a 30 km da casa, ho ancora 4.000 mt e venti minuti di luce: solo ora ho capito di avercela fatta. Atterro alle 19,45 a Masera dove Corrado mi stava aspettando. Ho volato l'ultimo lato di 155 km alla media di 207 km/h; picchettiamo l'LS8 e ci dirigiamo verso casa dove ci aspettano Emanuela, Valentina, Carolina, Attilio e Eugenia.

Sono contento ma troppo adrenalizzato per poter manifestare tutta la gioia che ho dentro: all'inizio, ma solo all'inizio, faccio fatica persino a mangiare e la notte seguente lo passata praticamente in bianco, sognando di tanto in tanto di volare, senza aliante, tra onde e rotorini.

Sicuramente l'elemento principale per la riuscita di un volo di 1.000 km è la volontà nel crederci fino in fondo senza abbandonare mai.

Una sensazione che ho forte di quel giorno è la concentrazione che ho tenuto per tutto il volo. Io, come tutti credo, in un volo lungo bevo molto, mangio e faccio diverse volte pipì. Quel giorno ho fatto pipì una prima volta a Bormio e poi non ho più avuto bisogno, non ho mangiato, non ho bevuto ed ho sentito poco freddo: avevo la sensazione che la testa fosse staccata dal corpo e da questo isolata: forse sentivo che sarebbe stato un giorno "speciale".

LUCIANO AVANZINI 3A



Pasqua 7000

Domenica di Pasqua 30 Marzo 1997. Aliante ASH25E, caricato a 46 kg/m²

(carico fisso con motore e pieni), piloti Mauro Brunazzo e Jean-Marie Clément. Decollo 09.25, atterraggio 19.09, volo di 9h44 di cui 1 (l'ultima) a far turismo sulla Jungfrau.

Il tracciato GPS (in formato Garmin .TRK) é disponibile via e-mail a chiunque me lo chiederà.

Già da due giorni, le previsioni meteo sono chiaramente in favore di un lungo volo in onda con vento da settore N-NE. Tutte le cartine e foto satellite prelevate via Internet sono in mio possesso e disponibili a chiunque interessa. Sono simili a quelle tipiche raccolte dal 1982, data del mio primo 1.000, e che faccio vedere ogni anno in occasione della conferenza sull'onda. Il Sabato, un primo tentativo ha dovuto abortire perché la turbolenza era incompatibile con la dieta a base di uova e latte del mio socio. Riparto nel pomeriggio con un giovane pilota che vede la cima del Bianco e riempie un sacchetto...

Domenica, sveglia alle 5.30, cielo come previsto, check su Internet, check sul Aerofax dell'AOPA, telefonata al socio per conferma. Decollo alle 09.25 (la preparazione del ASH25 e di due piloti é particolarmente lunga) con seguente lavagna: partenza da Piambello (a 15 km da Calcinate, nel CTR di Lugano), Lienz, Crodo, Tirano, arrivo libero.

Al suolo, pochissimo vento. Agganciamo una ondina a 900m QFE sotto la collina dei Sette Termini, e si parte sulla punta dei piedi verso i pendii al vento lungo il lago di Lugano. A Porlezza, il mio socio non vuole ammettere che il pendio al vento possa non funzionare e si decide di applicare la regola "scappare verso centro valle" solo quando gli rimane giusto la quota per iniziare la procedura di atterraggio sul prato di Porlezza. Per fortuna, ci salviamo a centro valle e l'avventura riparte con un 0,5 poi 1 poi 2, poi 3 poi 4 m/s fino a sopra le nubi, che non vedremo mai più da sotto per tutto il volo.

Il resto del volo é semplicemente un continuo delfinare fra 4.000 e 6.000 lungo gli allineamenti di cumuli, stando bene attenti a non volare troppo veloce per non rischiare di arrivare sotto i cumuli, ma sufficientemente veloce per arrivare appena sopra, dove si trova il massimo del valore e la parte più ampia di fascia ascendente. Non vi era nessuna formazione lenticolare. Sopra le nubi, niente.... L'impostazione del Mc Cready variava da un prudente +1 per qualche lungo traversone contro vento ad un +5 per le lunghe (a volte lunghissime) planate a quota costante (ideale é 4.500 - 5.000 m, senza ossigeno) e non era in relazione diretta con il valore medio dell'ascendenza. Così facendo, non ci saremmo fermati più di 10 volte in 8 ore, eccezione fatta dal recupero a 500m su Porlezza in partenza.

Il tracciato GPS evidenzia di fatto un percorso estremamente lineare, senza praticamente spirali se non qualche passata sul pendio virtuale costituito dalle linee di cumuli sotto di noi. Cosicché il mio socio concluse dicendo: "ma questo é un aliante di linea!"

Unica novità degna di essere notata: ho approfittato di questa occasione di un volo rilassato (perché senza trofeo, senza

CID, senza insegna) per inaugurare una nuova strada ancora più a Nord di quella tradizionale ormai stralucidata (Bernina, Pejo, San Gertrude, Bressanone, Val Pusteria).

Abbiamo attraversato lo Stelvio verso Nord in Val Venosta facendo onda poco davanti al gruppo Ortles, nel primo rimbalzo della catena Palla Bianca - Smilaun - Pan di Zuccherò, passando sopra San Leonardo in Passiria e Vipiteno poi Campo Tures e Colalto ed in seguito il centro valle Schwarzarch (sopra Sankt Jakob in Def.) fino a Lienz. Questo per quattro motivi: 1) l'orientamento N-E del vento si presta molto bene a questa orografia 2) eravamo sempre nel primo e dunque teoricamente miglior rimbalzo, sempre contro lo stau, a volte troppo vicini 3) questa rotta ci faceva arrivare appena sopravento al pilone di Lienz, con perdita di quota irrilevante per andare a fare la foto e 4) abbiamo potuto osservare con tutta tranquillità una strada alternativa per il ritorno (una lunghezza d'onda indietro, in centro Val Pusteria).

Il ritorno in centro Val Pusteria é stato anche molto facile, ma fu deciso di ripassare per Vipiteno e la Val Venosta perché l'onda sembrava meglio formata (guardando i cumuli da sopra). Per gioco più che per necessità, sono passato ancora più a Nord lasciandomi poi spingere con 100 km/h di vento in coda sopra la lunghissima distesa di ghiaccio del gruppo WildSpitze - Palla Bianca. Molto bello, ma sulla punta dei piedi (20 km di altipiano fra 3.000 e 3.800 m). Poi fotocopia dell'andata. Sempre rotta Nord (Chiavenna - Biasca) fino a Crodo come al ritorno. Chi si lasciava andare a Sud si trovava sotto i cumuli, obbligato a volare in termica, a fermarsi per spiralarne... Che fatica inutile! Il lato Lienz - Crodo (350 km) fu percorso in 2 ore....

Dopo Tirano, arrivati sotto il Bernina, dovendo scegliere la direzione dell'ultimo lato, optiamo per una strada di cumuli (visti 2.000 m sopra, é molto più evidente) che arrivava fino alla Jungfrau. Si fermava invece sul lato Sud della valle del Rodano, ma decisi comunque di portare mio socio a vedere il più bel massiccio e ghiacciaio d'Europa: il gruppo Finsteraarhorn - Eiger - Jungfrau ed Aletsch Gletscher. Dopo 8 ore di volo, eravamo freschissimi, nessun freddo (pur con temperature esterne fra -10 e -30), avevamo cospicuamente mangiato, bevuto e ...pisciato. Ma alla Jungfrau non piace il vento da N-E e fu con grande fatica ed un ora di acrobazie sui pendii del Finsterharbon (4.274 M) che passammo, con il fiato sospeso, sopra l'osservatorio della Jungfrau, con poche centinaia di metri sopra un altipiano bianchissimo dove potrebbe atterrare un Jumbo. Quell'ora di turismo mi ha stancato più dei 1.000 km precedenti!

Potevamo tranquillamente andare a Sion, ma visto che era un volo solo per gioco, decidiamo di fotografare Visp (dove parte la strada per Zermatt) e di tornare verso casa attraverso il Sempione. Atterriamo 1 ora prima del tramonto con quasi 1.100 km in tasca (il quarto per me, il primo per il socio), e qualche bella immagine della Jungfrau nella testa.

Conclusione: la strada del 2.000 km nelle nostre Alpi é aperta! Arrivederci al prossimo anno!

JEAN MARIE CLÉMENT

Trofeo Città di Torino XXVI edizione

L'indagine è ancora in corso, tuttavia un elemento appare già certo. Quel briccone dell'anno 1996 non ha fatto con la dovuta cura le consegne meteorologiche al successore. Almeno per la regione piemontese la cosa è certa.

Sono così saltati proverbi e modi di dire. Primo fra tutti quello del "Monviso che quando ha il cappello o che fa brutto o che fa bello". Si è addirittura dimenticato il capricapo e le precipitazioni sono sparite cancellando la connessione pasquale con la Domenica delle Palme. Bruciano i boschi col dolore dei paesani e dei cittadini, la campagna soffre gelate in collina fino all'altezza di metà Aprile.

"Andiamo a Torino?" La domanda, ripetuta tra Febbraio e Marzo, provoca la stessa ormai stanca risposta che a "Torino piove sempre" tanto è vero che i coltivatori del quadrilatero Cavour, Pinerolo, Saluzzo e Savigliano telefonano da alcune settimane all'Aero Club di via della Berlia 500 per conoscere la data della classica competizione. Preferiscono, come attendibilità, la data della gara al previsore dell'Aeronautica Militare. Dove andiamo a finire? Torniamo alla magia, all'astrologia e ai bussolotti? Ebbene, quest'anno il lungo periodo di siccità si concluderà... dopo le gare di Torino e cinque prove su sette giorni, con 1179,8 chilometri assegnati, tra cui il bel 347 del I Maggio, sono già valori da gara nazionale.

Tornando all'indagine, appare chiaro un secondo elemento:

ossia non è stato solamente il clima a favorire la riuscita del Trofeo. Un bel carico di picche (volevo dire di denari o di quadri,

AeroClub Torino Coppa città di Torino 1997 - classe UNICA Torino Aeritalia 25,26,27 Aprile 1,2,3,4 Maggio

Pos. n. gara	Concorrente	Club/nazione	Aliante	punti	pr. n 1	pr. n 2	pr. n 3	pr. n 4	pr. n 5	*					
					km: 197	km: 153	km: 347	km: 286	km: 197						
1	VS Ghiorzo Stefano	ITA-AeC.V.Lariano	Ventus 2	3531	2	718	3	490	1	1000	1	589	1	734	* 800
2	LB Briigliadori Riccardo	ITA-AeC.V.Lariano	LS 8	3207	4	691	1	513	4	930	6	509	9	564	* 727
3	AB Beozzi Antonio	ITA-AeC. Torino	discus	3204	1	731	13	335	2	986	2	543	7	609	* 726
4	6 Mion Paolo	ITA-AeC. Torino	LS 8	3156	5	662	6	463	6	854	2	543	4	634	* 715
5	GM Marchisio Giorgio	ITA-AeC. Torino	Ventus 2	2987	3	697	7	452	11	759	5	514	8	565	* 677
6	RN Perotti Nino	ITA-AeC. Aosta	ASW 24	2972	7	645	2	493	5	901	11	266	3	667	* 673
7	CM Squarciafico Vittorio	ITA-AeC. Novi Ligure	LS 6	2808	18	273	4	485	7	832	4	523	2	695	* 636
8	65 Pronzati Marco	ITA-AeC. Valdossola	Discus	2796	8	601	10	362	3	971	10	302	10	560	* 633
9	CC Barbero Claudio (*)	ITA-AeC. Torino	ASW 20	2693	12	511	12	344	9	775	8	449	6	614	* 610
10	CD Giacobbe Dino	ITA-AeC. Savona	Ventus BT	2350	12	511	13	335	8	828	12	208	14	468	* 532
11	40 Fergnani Michele	ITA-AeC. Ferrarese	Discus W	2296	9	553	9	368	12	734	7	508	20	133	* 520
12	E22 Passarelli Girolamo	ITA-AeC. Savona	Ventus GT	2168	6	657	11	352	13	677	22	126	18	356	* 491
13	GA Danesy Emilio	ITA-AeC. Torino	Discus	2061	20	248	8	388	10	762	14	184	12	479	* 467
14	SZ Borgo Vittorio	ITA-AeC. Novi Ligure	Nimbus 2	2017	10	546	13	335	15	576	22	126	15	434	* 457
15	L Follis Carlo	ITA-AeC. Torino	LS 4	1783	19	253	19	161	14	598	16	138	5	633	
16	RI Poletti Franco	ITA-A.V.M.	Libelle std.	1748	22	212	13	335	17	464	9	312	16	425	* 396
17	AZ Colombo Stefano	ITA-A.V.A.L. Varese	Discus	1628	17	296	4	485	22	235	17	135	13	477	* 369
18	E Di Stefano Fabrizio	ITA-AeC. Torino	K6 E	1607	15	315	18	216	16	542	13	193	19	341	
19	XL Pessione Alessandro	ITA-AeC TORINO	SZD 55	1509	14	368	20	158	19	333	17	135	11	515	
20	SOF Montuschi Sofia	ITA-AeC. Torino	SZD 55	1279	20	248	20	158	18	350	15	159	17	364	
21	RB Stagi Folco	ITA-AeC.V.Lariano	Discus	1099	16	310	17	256	20	269	17	135	21	129	* 249
22	68 Bottoni Sandro	ITA-AeC.V. Ferrarese	Kestrel 17m	548	11	521	23	27	23	0	24	0	22	0	* 124
23	SD9 Bianco Emilio	ITA-AeC. Torino	SZD 55	512	25	0	22	109	21	268	17	135	22	0	
24	EG Lucco Guido	ITA AeC. Torino	LS 3	332	24	197	24	0	23	0	17	135	22	0	* 75
25	PR Pozzi Giovanni	ITA AeC.V.Lariano	Discus	199	23	199	24	0	23	0	24	0	22	0	* 45

* Punteggio per algoritmo (*) promosso alla Categoria Nazionale

secondo le regioni) viene giocata dal Presidente Renzo Ruspa.

Figura molto interessante, assolutamente nuova nella pinacoteca dei presidenti di aero club, tra l'imprenditore (che poi lo è nella vita quotidiana), l'innovatore e lo spregiudicato positivo arriva a scompigliare le vecchie regolette del pollaio volovelistico.

Spara il primo premio di cinque milioni di lire in denaro (sordo alla mia sommessa proposta di 3-2-1) premia con buoni traino l'arrivo in volo nella settimana precedente la gara (ne sono arrivati quattro), invita i primi sessanta della graduatoria nazionale offrendo loro (torinesi esclusi) l'iscrizione gratuita.

Eppoi ancora? Ma sì, premi per tutti.

Risultato numerico: 25 partecipanti contro 17 dell'anno precedente. Risultato sportivo: con l'arrivo dei nazionali forti, lo storico duello Beozzi-Marchisio si inserisce in una rosa più ampia che poi conferma, era da aspettarselo, il valore dei due galletti, tolti però dalla posizione di forte distacco dagli altri classificati. Secondo risultato sportivo: un pilota promosso in nazionale con ampio merito, Barbero, su "ASW 20".

Bravo Presidente Ruspa. So che hai in testa altre innovazioni che però è bene tenere in serbo, per ora. Mi spiego: il tuo dovere, la tua spinta l'hai data, ora tocca a chi ama le gare, ovunque si svolgano. Ricordo un campionato nazionale inglese ove, su tutte le prove affettuate, non si verificò nemmeno un rientro. Ebbene, quello è il clima inglese e quello torinese, 1997 a parte. "l'è propi quel che l'è". Chi ama le gare si faccia il bel proponimento per il '98 di rispondere con entusiasmo al "motoroio prossimo volovelista" Ruspa. Il volo a vela costa, già, però invece di alzare lamenti, diano soddisfazione a questo sponsor che non vede altro che quaranta alianti schierati sulla pista di Torino-Aeritalia.

EGIDIO GALLI

* * * * *

il presidente Ruspa ha pensato bene di....

Anche quest'anno si è svolta presso la sede dell'Aero Club Torino la 26^a edizione del trofeo della città.

Quest'anno per ravvivare un po' la monotonia degli anni passati, che vedeva sempre le solite persone gareggiare, il presidente Ruspa ha pensato bene di aumentare il glorioso pur bottino con un assegno di cinque milioni e questo ha fatto diventare un po' più amanti di questo trofeo. Abbiamo assistito ad una migrazione di "grandi" che sopra la nostra città non avevano mai sbattuto le ali, questo non ha fatto altro che "disturbare" le nostre aquile le quali cercavano di trovare scuse piuttosto infantili per evitare la migrazione, o quantomeno di scoraggiarla.

Incentivante è stata anche l'idea della regia nel mettere a disposizione del pubblico un'area Internet dove chiunque poteva mettersi in contatto, in qualsiasi momento con le pagine del volo a vela (<http://www.alpcom.it/voloavela/index.html>) e conoscere la situazione.

Il primo giorno di gara tutti i piloti erano concentrati su come potevano spendere l'assegno, chi per modifiche all'aliante, chi per modifiche alla moglie.

Come tutti gli anni il Beozzi atterrava con la "\$" stampata negli occhi, ma sullo sfondo Ghiorzo e Brigliadori misuravano le distanze per sferrare l'attacco nel momento più opportuno. Il buon Squarciafico, invece, stava seduto in un prato del Canavese a pensare come avrebbe fatto a spendere l'assegno il prossimo anno.

Le cose procedevano come previsto, tra mille peripezie del dietro le quinte, e con il tempo che come ogni anno faceva i capricci. Soltanto il terzo giorno di gara, mentre Marchisio vedeva volare l'assegno sempre più lontano, i grandi si sono fatti vedere e il Ghiorzo a momenti non ritornava in campo completando un percorso stimato dallo stesso meteorologo Mion, impossibile.

Fino all'ultimo giorno la classifica non variò molto, anche perchè il tempo non permise di fare grandi cose. Alla fine del trofeo l'assegno è atterrato sulle mani di Ghiorzo, seguito da Brigliadori che regalava ben tre punti e un corso di fotografia a Beozzi. Rammarico per la famiglia Marchisio che vedeva il Giorgio soltanto quinto alle spalle di Mion. Ma il vero grande della competizione è stato un ragazzo di nome Distefano che con un K-6E guardava gli altri dall'alto della sua metà classifica.

Grossa soddisfazione per tutta la regia che per la prima volta dopo troppo tempo ha visto i cieli di Torino tornare ricchi d'aliati. Rimangono soltanto due i dubbi che mi assillano dall'inizio del trofeo che sono i seguenti: perchè il Giancarlo Grinza, uno dei nostri più grandi volovelisti, seppure in un momento di crisi ha tenuto le ali al caldo? Era veramente il 26° trofeo città di Torino? o era il 25°?

ANDREA LOGGIA

Volo a Vela in Friuli: nasce una nuova aviosuperficie



Nei pressi di Cividale del Friuli, tra Orzano e Premariacco, in una splendida ed aperta vallata che prelude le più belle montagne della nostra Regione, il Friuli Venezia Giulia, un gruppo di piloti e volovelisti, animati dalla loro grande passione, hanno concretizzato un sogno. È così nata l'Aviosuperficie San Mauro che ospita l'associazione sportiva FLY & JOY, in località Pasch nel comune di Premariacco, UDINE, (46°04'01"N, 13° 22' 13"E) che offre soluzioni ottimali per i suoi soci, ma che si propone come possibile punto di riferimento adeguatamente attrezzato anche per piloti e volovelisti che intendano provare l'ebbrezza di volare tra le nostre montagne e vallate.

La pista a disposizione è lunga 500 mt. per 40 mt con testate 09 / 27. Da un punto di vista strutturale, la FLY & JOY comprende una flotta composta da due aerei a motore, tre alianti, di cui un biposto, nonché due ultraleggeri e garantisce la possibilità di hangaraggio sia stagionale, sia per brevi periodi; inoltre, per quanto riguarda gli ultraleggeri, offre la possibilità di accedere ad una scuola qualificata e certificata dalla F.I.V.U.. I piloti potranno trovare a loro disposizione una sala piloti, aggiornate informazioni meteo, servizio carburante, servizio docce e bagni.

La FLY & JOY offre la possibilità di perfezionare le tecniche di volo, di accedere al volo acrobatico, ma anche di poter transitare trovando un'accoglienza adeguata, infatti, nell'area dell'avio superficie, sono stati creati spazi mirati a garan-

tire il massimo confort a chi intenda farci visita a partire da un agriturismo dell'Azienda agricola S. Mauro, dove poter gustare l'ottima cucina Friulana, e degustare i vini tipici; e nel contempo, godersi lo spettacolo dei monti circostanti e della pista di volo. Sono predisposti spazi per il campeggio sia con tende, che con roulotte, completi di servizi igienici e di corrente elettrica ed inoltre vi è una piscina con idromassaggio e solarium che permette un po' di salutare movimento e momenti di relax. Nello specifico del Volo a vela, dopo un anno di attività pienamente soddisfacente, si sono potute valutare le peculiarità della zona. Nel periodo invernale si può godere del fenomeno dell'onda, mentre dalla primavera all'autunno inoltrato si può usufruire sia delle termiche di pianura che delle correnti dinamiche garantite dalla presenza, a soli 8 Km dal campo, degli splendidi rilievi prealpini da cui si può partire per effettuare voli di distanza sia in direzione dell'Austria che verso il versante sloveno con possibilità di percorsi dai 300 ai 1000 Km.

Specificando che l'Avio superficie FLY & JOY è affiliata all'Aeroclub d'Italia, Vi aspettiamo per condividere con Voi il nostro sogno così gradevolmente concretizzato.

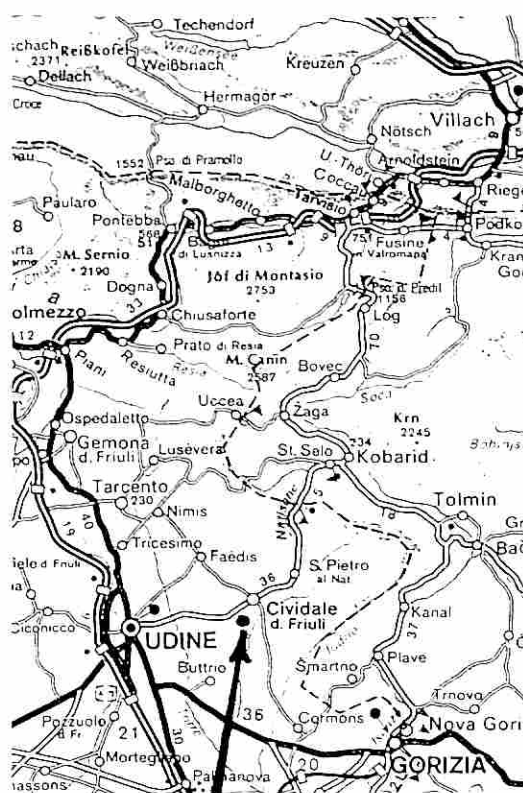
Per ulteriori e più dettagliate informazioni rivolgersi a:

FLY & JOY Località Pasch, Premariacco (UDINE)

Frequenza: 121.90 Mhz

Tel. 0432 / 729253 , 0336 / 264352

Firmato: GODIO MONICA



Notizie da Elan Flight

Dopo le note vicissitudini capitate al partner tedesco, ELAN FLIGHT ha sottoscritto recentemente un rinnovato accordo commerciale con la subentrante compagnia DG-Flugzeugbau che ha rilevato l'intero establishment della precedente gestione.

ELAN FLIGHT mantiene la competenza diretta alle vendite sul mercato italiano, garantendo le solite vantaggiose condizioni, con favorevoli consegne e servizi.

Dopo perciò venti anni di collaborazione con Glaser-Dirks ed oltre 800 alianti prodotti, ora ELAN FLIGHT continua con rinnovata lena nella produzione dei suoi quotati alianti: il monoposto DG-303 ELAN, nelle varie versioni, ed i biposti della serie DG-505 ELAN.

I punti di forza, la chiave vincente e l'orgoglio di ELAN FLIGHT restano a tutt'oggi la validità dei progetti e soluzioni adottate, l'alta qualità costruttiva che unita all'imbattibile rapporto/prestazioni, alle consegne favorevoli ed all'ottimo servizio post-vendita, hanno consentito agli alianti ELAN di affermarsi in tutto il Mondo.

A tutt'oggi ELAN FLIGHT è vicina ai 500 esemplari prodotti per il DG-300-303 ed ai 200 per il biposto tipo DG-500-505 nelle varie versioni.

Il monoposto DG-303 ELAN presenta per esempio aspetti del tutto innovativi.

Unendo difatti alla già consolidata e sofisticata tecnologia del controllo dello strato limite con turbolatori soffianti, il nuovo profilo alare, i terminali alari "winglets", le sigillature speciali alle superfici di controllo ed altre numerose minori migliorie, ha incrementato di parecchio la performance (E: 43-44), rendendo il DG-303 ELAN molto competitivo e permettendo una versatilità d'uso del tutto particolare, dall'addestramento primario, al volo "cross-country", alla gara.

La versione DG-303 ELAN ACRO è poi un "unicum": è difatti l'unico aliante 15 metri "full aerobatic", con un carico ammesso da +7 a -5 g.

Nel frattempo procede alacremente anche la produzione nella

linea biposti DG-505 ELAN ove la versione ORION va conquistando sempre più consensi.

È un biposto "multiruolo" che fa della versatilità il suo punto di forza: presenta difatti tre possibili aperture alari che vanno dai 17,20 m. per la versione ACRO, ai 18 m. per la scuola ed addestramento, ed i 20 m. con winglets per la performance (E: oltre 44) ed i voli cross-country.

Solo problema è scegliere la configurazione voluta e... fissare i terminali alari relativi!

Il DG-505 ELAN ORION, di derivazione dalla versione Trainer, si va ad inserire nella già numerosa famiglia dei biposti DG-ELAN FLIGHT:

- il DG-505 ELAN Trainer è un biposto scuola con carrello fisso o retrattile ed ala pezzo unico apertura 18 m. (scuola) (E: 40)
- il DG-505/20 Winglets è una versione con ala flappata e semiala in due sezioni con apertura appunto 20 m. e winglets (E: 44)
- il DG-505/22 ELAN è la versione pura da performance, con semiala in due sezioni, apertura 22 metri e flaps. (E: oltre 47)
- il DG-505 M è il gioiello della gamma con il sofisticato e potente motore a scomparsa, decollo autonomo, 22 m. flaps.

Le versioni scuola e ORION assorbono circa il 50% della produzione; il 35% circa l'ambita versione motorizzata ed il rimanente 15% è per la versione "performance".

Voli

Per tutte le versioni, monoposto e biposto, sono sempre possibili voli dimostrativi sull'incantevole aeroporto di BLED (Slovenia), a circa un'ora e mezza dal confine italiano e, su richiesta, in qualsiasi aeroporto italiano.

Per ulteriori informazioni e/o contatti, vedasi la pubblicità ELAN FLIGHT sulla Rivista.

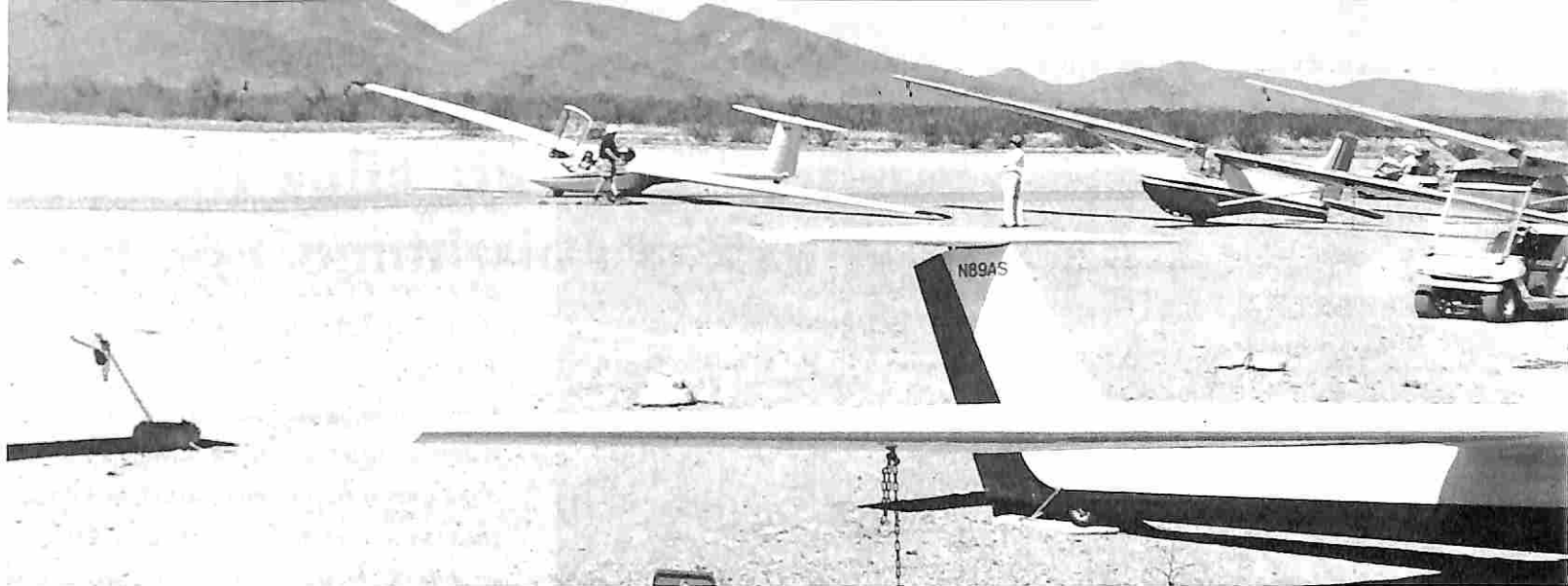
I prezzi:

- **DG-303 Club ELAN L. 61.500.000**

- **DG-303 ELAN (c/winglets) L. 69.000.000**

- **DG-303 ELAN ACRO L. 71.500.000**

(winglets, acro +7, -5 g.) IVA compresa, f.co Fabbrica.



Parentesi di viaggio: TURF (USA, Marzo 1997)



Da qualche tempo sull'ultima pagina di "Soaring" appare la pubblicità del 28° anniversario della fondazione del centro di volo a vela di TURF: aveva attirato la mia attenzione e la mia curiosità. Anche una conoscenza diretta dell'Arizona ... "terra di sogni e di chimere" come recita una vecchia canzone, rientrava da tempi lunghi fra i miei progetti turistici.

Con queste idee nella testa e con un fine settimana da investire durante il periodo viaggio di lavoro negli US, con una correzione all'itinerario di viaggio siamo atterrati, Eugenia ed io, fra i cactus di Phoenix. Cielo blu, clima secco, aria trasparente, sole che già a metà marzo spinge il termometro durante il giorno a temperature estive, attivando le piscine, pur rimanendo il clima gradevolissimo.

La "Turf Soaring School" è un'azienda. Vende voli acrobatici in aliante ed in biplano, istruzione al volo, brevetti, voli di piacere, d'iniziazione e si paga con carta di cre-

dito. John Taylor è il capo, Sovrintende il funzionamento e l'organizzazione di tutto quanto. Si vola tutto l'anno, sette giorni su sette, la pubblicità di questa attività la si incontra nell'aeroporto internazionale di Phoenix, più d'una brochure ma anche in una interessante e completa pubblicazione turistica offerta ai viaggiatori. Vi sono indicati gli hotels, mappe, servizi, campi di golf, etc. etc. comprese le passeggiate con le mongolfiere, come non disidratarsi nel clima dell'Arizona ed anche come comportarsi se sorpresi da un temporale.

Sul campo sono ospitati carrelli di alianti privati, mi han detto che per la maggior parte si tratta di Ventus. La "Soaring School" ha una flotta di biposto composta di SK 21 e di Acro, qualche monoposto, ma anche di un tri-quadri posto (chi più ne ha, più ne metta) illustrato nella foto.

Ambiente umano simpatico ed amichevole, efficientissimo.

Senza una licenza americana si vola in biposto, così ho fatto io per semplificare, una volta con Jan e una volta con Bruce. Solo termica secca, non un cumulo, così e costantemente da ottobre a giugno senza una goccia di pioggia per tutto il periodo. Le globalmente scarse anche se a volte violente cadute d'acqua avvengono solo in occasione dei temporali di piena estate (devono essere cattivi se ai turisti vengono fornite istruzioni di come comportarsi se sorpresi da questi fenomeni) durante il breve periodo monsonico.

Un posto ideale per "produrre" brevetti,

per volare tutti i giorni dell'anno. Per chi invece pensasse alla performance deve per prima cosa procurarsi un aliante adatto, la posizione geografica mi è parsa molto favorevole trovandosi il campo a non più di una trentina di chilometri dal primo rilievo orografico importante (ca. 2000 m.). Turf si trova esattamente alla propaggine sud della lunga ed estesa catena delle Rockies. Malgrado questa situazione orografica favorevole non sono ancora stati compiuti voli





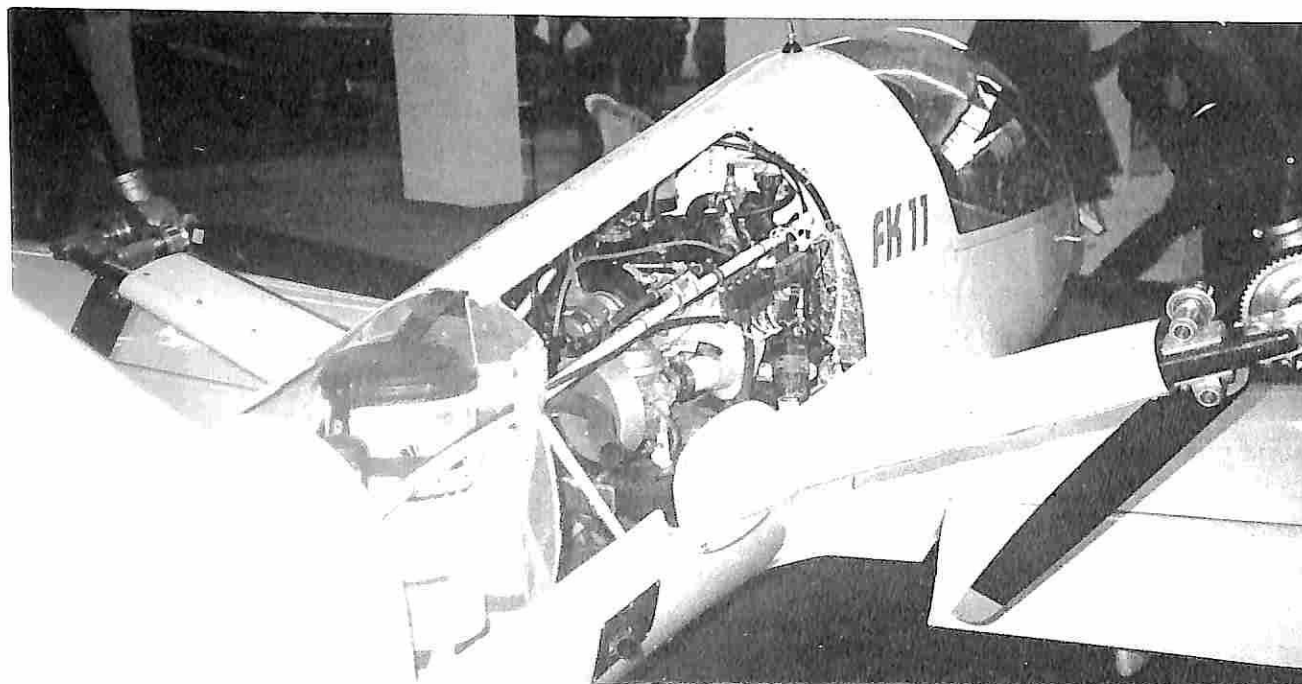
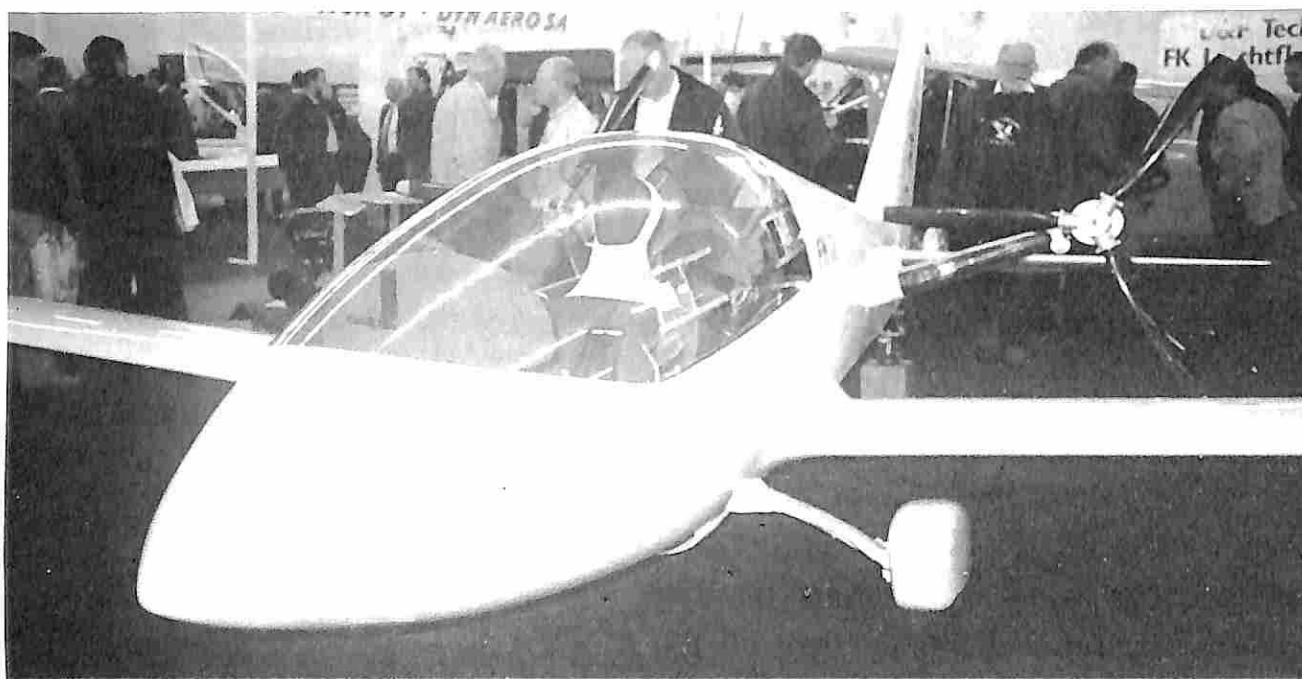
da 1.000 Km. I piloti dell'Est, considerati i migliori perchè abituati a volare in tutte le condizioni, per i lunghi voli preferiscono la Sierra Nevada: Minden (Nevada) o Truckee (California) così mi diceva Jan Driessen.

Conclusione: la curiosità volovelistica credo d'averla sufficientemente soddisfatta, ma dopo questo troppo breve assaggio è rimasta viva la curiosità e la voglia d'Arizona ed il desiderio di tornarci per vederne di più e per gustare più a lungo il suo incredibile clima di fine inverno.

ATTILIO PRONZATI

FRIEDRICH SHAFEN 1997

Dei numerosi "nostri inviati" solo il "vecchio" (Sergio) ha colto la significativa realizzazione dell'idea del Carlo Carrera che voleva bimotozzare il nostro Passero. Non è mai troppo tardi!



Appunti sulla riunione annuale della International Gliding Commission

Bruxelles, 13-15 Marzo 1997

Alla riunione sono rappresentate 30 nazioni ed è presente per buona parte del tempo il Segretario Generale della FAI, Max Bishop.

Riunioni europee

Per evitare lunghi e costosi spostamenti dei membri oltremare del bureau, normalmente presenti, si decide di discontinuare le riunioni europee, aggiungendo eventualmente mezza o una giornata alla riunione generale, che l'anno venturo si terrà ancora in marzo. Quelle successive potrebbero invece essere spostate ad ottobre.

Elezione segretario

Le dimissioni di Fred Weinboltz, insostituibile al suo livello di competenza, esperienza e carisma, ringraziato e salutato da un lungo e caloroso applauso in piedi, richiedono la nomina di un nuovo segretario.

Si candidano Janet Hider Smith (AUS), Angela Sheard (GBR) e Larry Sanderson (USA): viene eletta a maggioranza assoluta Angela Sheard.

FAI

Il presidente riferisce su alcuni argomenti riguardanti la FAI, tra i quali la proposta di portare a quattro anni il mandato del presidente, prolungabile al massimo di due anni, e la diminuzione dei membri della CASI a un membro per specialità più dieci rappresentanti nazionali.

Codice Sportivo, Classe 18 metri, Primati mondiali

Il Codice Sportivo FAI da qualche anno in qua è andato aumentando di volume e complicandosi, principalmente perchè l'IGC non riusciva ad opporsi all'eccessivo attivismo di chi era incaricato della tenuta dei testi.

Non ripeteremo in questa sede gli inconvenienti già numerose volte lamentati e per i quali abbiamo inviato all'IGC numerose memorie. Come era inevitabile, il coro delle critiche era divenuto così vivace e rumoroso che si è finalmente deciso di mettere l'argomento all'ordine del giorno.

Le proposte erano molte, ma tutte in sostanza tendevano a rifare completamente il Codice, riportandolo all'essenziale, possibilmente dividendolo in due parti, un manuale tascabile, per i piloti e per i commissari sportivi, comprendente le regole e notizie che servono loro sul campo ed una "Bibbia", con tutto il complesso di definizioni, di regole, di spiegazioni che

sono alla base del primo.

È stata istituita la classe 18 metri.

La proposta tedesca è passata con *la condizione che la nuova classe non vada ad aggiungersi od a sostituire un'altra nei campionati mondiali od europei FAI, che restano come sono da molti anni. In sostanza si tratta per ora di classe "di serie B", che dovrà farsi strada coi fatti per sperare in futuro di poter aspirare ad affiancarsi alle classi maggiori.*

Per quanto riguarda il controllo dei voli con GNSS FR, è stata accettata la proposta di togliere dall'Annex B del codice le specifiche tecniche (decine di pagine) relative alla strumentazione che riguardano essenzialmente il GFAC (GNSS Flight Recorder Approval Committee, che è il gruppo che controlla ed omologa gli strumenti) ed i costruttori.

Ma soprattutto è stato richiesto da parte di molte nazioni di poter utilizzare per i voli di insegna o voli fino a 500 km, a discrezione degli AeC nazionali, apparecchi più economici, in buona parte già molto diffusi tra i piloti, con scatola nera separata del GNSS, diversi da quelli omologati dall'IGC.

Dopo molte discussioni si è raggiunto un compromesso, a nostro parere non molto soddisfacente.

In sostanza, invece di concedere la discrezionalità agli AeC nazionali, si è accettato di omologare, con procedure meno rigorose di quelle adottate fino ad oggi, strumenti disponibili sul mercato e non specificamente destinati al volo a vela, da utilizzare limitatamente ai voli di cui sopra.

Per i primati mondiali, c'è stata, da parte di qualche nazione, la richiesta di creare una tabella separata per alianti di apertura alare non superiore a 15 metri, per aprire anche a questi la possibilità di stabilire primati, finora principalmente prerogativa delle macchine di classe libera.

Per non aumentare a dismisura dette tabelle e tenendo conto che alcune categorie dei primati dimostrano uno scarso interesse da parte dei piloti, si è ritenuto opportuno di rivedere tutto il sistema dei primati stessi.

Basandosi sul lavoro preparatorio della sottocommissione appositamente costituita ed in seguito ad una approfondita discussione si è deciso di abolire le apposite tabelle dei primati per motoalianti e di quelli per biposti. Questi ultimi potranno però iscrivere primati nella tabella "liberi" (assoluti), mentre i primi potranno entrare nelle corrispondenti tabelle degli

alianti.

Importante il fatto che si è deciso di cancellare dal Codice ogni riferimento ai primati nazionali per lasciare questo argomento interamente agli AeC nazionali.

Per il Codice invece l'assemblea ha concluso la discussione istituendo un sottocomitato, presieduto da Ross McIntyre (NZL), al quale dovranno pervenire entro l'anno tutte le proposte, che saranno quindi portate per le decisioni alla riunione generale dell'anno venturo.

Si tratta in generale di materie piuttosto specialistiche, per cui, per non appesantire troppo questi appunti, ne facciamo oggetto di un documento a parte con maggiori dettagli.

GFAC - GNSS FR

Il GFAC (comitato incaricato dell'approvazione dei logger per il controllo dei voli col GNSS o GPS) viene riconfermato e integrato con il delegato inglese Spreckley, esperto nella applicazione pratica, e con il delegato irlandese, tecnico del ramo.

Alla richiesta che nel comitato venga incluso un "incompetente" (nel senso di uno che parli un linguaggio normale e non quello superspecializzato) si risponde che c'è già il presidente Strachan.

Questi informa che è stato approvato lo strumento della Print Technik austriaca.

Filosofie di gara e Organizzazione campionati

Gantenbrink richiama l'attenzione sulla proposta precedente (triangolo FAI libero, senza dichiarazione dei punti di virata), riportata in un articolo di Soaring, di cui distribuisce copie. Il delegato ungherese annuncia l'intenzione di organizzare l'anno venturo una manifestazione internazionale in cui provare nuove filosofie e formule di gara.

Alvaro de Orleans esorta gli ungheresi a farne anche una competizione di idee.

Campionati Mondiali 1997

Il delegato francese Stuck giustifica la sostituzione del direttore di gara Jacky Clairbaux con Michel Fache, che sarebbe motivata dalla scarsa capacità del primo di lavorare insieme agli altri e di far procedere il lavoro organizzativo.

Le gare prevedono anche una classifica a squadre per la World Cup, secondo le norme già utilizzate in Nuova Zelanda.

Lunghe discussioni ha provocato la proposta degli organizzatori di applicare fogli adesivi colorati anticollisione da essi forniti. Decisiva è stata la dichiarazione del delegato australiano di avere avuto salva la vita grazie alle colorazioni anticollisione.

La proposta per l'obbligatorietà di superfici colorate uguali per tutti ha ottenuto l'approvazione di tutti.

Sulla frequenza unica, richiesta da qualcuno per ragioni di sicurezza, si è convenuto che era troppo tardi per parlarne, ma sembra che la maggioranza sia in favore per le gare future.

Per quanto riguarda il controllo delle quote, le capsule barografiche dei GNSS o i barografi devono essere accompagnati dai certificati di taratura o venire assoggettati alla solita prova in volo prima della gara.

Il delegato francese chiede ed ottiene di modificare la norma contenuta nel Regolamento Locale che prevede di penalizzare chi vola sotto l'influenza dell'alcol aggiungendo anche la droga.

A proposito di droga, è possibile che durante le gare vi siano dei controlli, e sarebbe bene che le squadre fossero preparate a difendersi in caso di infrazioni involontarie (le sostanze proibite sono quelle della lista utilizzata dal Comitato Olimpico Internazionale) avendo un medico, anche lontano, a cui rivolgersi.

Campionati Mondiali 1999

Il delegato tedesco riferisce che i preparativi a Bayreuth proseguono regolarmente.

Direttore di gara sarà l'attuale presidente dell'IGC Peter Ryder. Sono previste gare premondiali per il 1998, ma chi volesse allenarsi già quest'anno sul terreno di gara, che comprenderà anche parte della Repubblica Ceca, può partecipare al Campionato Bavarese per le classi standard e 15 m (1-15 agosto).

Campionati Mondiali 2001

La riunione è chiamata a scegliere la sede dei Mondiali 2001, per i quali si candidano l'Australia, la Polonia ed il Sud Africa.

Entrambe le nazioni oltremare presentano in maniera eccellente le loro candidature. La Polonia ha dalla sua i costi bassi, specialmente per i concorrenti europei.

La prima votazione dà 10 voti all'Australia, 9 alle altre due nazioni.

Essendo richiesta la maggioranza assoluta, si passa prima al ballottaggio tra queste due, che a una prima votazione risultano in parità, 14 a 14; solo al secondo il Sud Africa prevale con 15 voti a 13.

Infine alla votazione decisiva il Sud Africa prevale sulla Polonia per 16 voti a 14.

Le gare si svolgeranno a Mafikeng (già Mmbabato, 250 km ad ovest di Johannesburg, molto nota per i numerosi primati mondiali che vi sono stati battuti da piloti europei) dal 12 al 31 dicembre.

Ulteriori Campionati Mondiali

Per i campionati del 2003 si preannunciano le candidature di Finlandia e Stati Uniti, e probabilmente la ricandidatura della Polonia.

Campionati Europei Classe Club 1998

In considerazione della probabile presenza di concorrenti oltremare, si decide di aggiungere alla denominazione la qualifica di Open (e non International), come previsto dalla FAI.

Campionati Europei 2000

La Norvegia ritira la sua candidatura, per cui rimangono in lizza Germania e Gran Bretagna. Si deciderà nella prossima riunione.

Altri Campionati Europei

I Paesi Bassi presentano la loro candidatura per l'organizzazione dei Campionati Europei Juniores 1999. La sede proposta è il centro nazionale di Terlet, il periodo agosto, dopo i Mondiali di Bayreuth che finiscono il 7. La quota di iscrizione sarebbe di 7.000 DM. Si era già candidata per questa gara la Slovacchia, dalla quale però non si hanno informazioni. Si fa avanti anche la Polonia, che potrebbe organizzare la competizione insieme con la seconda edizione dei Mondiali World Class, per i quali ha una prelatore. La stessa Polonia si propone anche per i Campionati Europei Femminili 1999.

World Air Games

Riferiscono il rappresentante turco, quello della FAI e Weinholtz.

Con il tedesco Wienzeck saranno Stewards Joan Roake (NZL) e Angela Sheard (GBR).

Per quanto riguarda la logistica, c'è posto per piloti e squadre sul campo, con precedenza a chi prenota prima. Sperano anche di poter disporre di roulotte.

Per il lancio ci saranno traini e verricello, ovviamente più economico. L'esperienza dell'anno scorso è che si arriva a mille metri più velocemente col verricello.

Con limite di quota FL 135 e termiche di 3-5 m/sec si intende dare temi di circa quattro ore, di velocità e distanza.

Per il vincitore la PZL mette in palio un PW 5. Ma la stessa casa rifiuta, con motivazioni pretestuose, il promesso rimborso della differenza di prezzo per gli alianti che parteciperanno alla gara, e pensa di non mandare personale tecnico sul posto.

La prima delle due notizie provoca reazioni estremamente negative. Si ricorda che il rimborso era una condizione per consentire l'aumento di prezzo, e si richiede un'energica presa di posizione da parte dell'IGC. Secondo Morelli la clausola doveva valere per gli alianti ordinati entro l'1.3.97.

A seguito di queste discussioni il rappresentante della PZL dichiara che riconsidereranno la loro decisione.

Per la gara:

- non sarà consentita la sigillatura sui timoni
- non ci saranno limitazioni per gli strumenti
- per quanto riguarda temi e scoring si adotteranno solo siste-

mi sperimentati.

Viene accennato alla possibilità che i prossimi World Games si tengano nel 2000.

World Class Glider

Morelli informa che la PZL produce circa due alianti per settimana (la Nuova Zelanda ne ha in ordine 12) e riferisce sui seguenti punti:

- Dime: le dime per il controllo della rispondenza geometrica dei vari esemplari al disegno originale sono pronte, ma costano molto: conviene fare copie.
- Ballast: è costituito da otto pezzi di piombo da 6 kg sistemati in alloggiamenti sotto il sedile del pilota.
- Sgancio di emergenza della capottina: la soluzione originale è conforme al JAR 22; si può avere una soluzione migliore con sovrapprezzo.
- *Limitazione di quota: è stata elevata per il momento da 5000 a 9000 m.*

OSTIV

Reinhardt riferisce sull'attività dell'ente da lui presieduto.

Per la meteorologia c'è stato un seminario in Austria in aprile 1996 con 15 meteorologi di 5 nazioni, che sotto la guida di Trimmel hanno discusso su previsione, osservazioni e uso pratico dei fenomeni meteorologici, combinando la teoria con esperienze pratiche.

In ottobre si è riunito in Germania il Panel Meteorologico, che si è occupato di modernizzazione delle previsioni meteo, distribuite attraverso media diversi, di previsioni specializzate per il volo a vela, di valutazione dei dati GPS (estrazione di movimenti dell'aria orizzontali e verticali), di educazione meteorologica dei previsori come fornitori e dei piloti come utenti, di considerazioni climatologiche riguardanti voli di distanza nei cinque continenti.

Il Panel Addestramento e Sicurezza si è riunito due volte per discutere di standard minimi di istruzione ed altri argomenti di sua competenza.

Il Panel per lo Sviluppo Alianti si è occupato, oltre che della normativa per la costruzione degli alianti (OSTIVAS) in collegamento con il gruppo di studio del JAR 22, di sicurezza degli abitacoli e dei carrelli, delle forze di comando sui freni aerodinamici e sui sistemi di salvataggio, di requisiti dei ballast, della fatica dei materiali nell'uso corrente, dei sistemi di salvataggio degli alianti con paracadute ed altri.

Declino dei membri attivi del volo a vela mondiale

L'attenzione su questo punto è stata richiamata dal delegato olandese Visser nella riunione europea dell'autunno scorso. Denunciano un calo dei piloti attivi la Nuova Zelanda (30%), la Germania, i Paesi Bassi, i paesi scandinavi (rileviamo dall'annuario svedese un calo del 30% dal 1987), gli USA (18%)

ed altri. L'Australia lamenta un turnover che raggiunge il 20% nei grandi club.

Nel corso di una discussione abbastanza confusa vengono esposte molte idee ritenute atte ad ovviare a questo spiacevole fenomeno.

Ci si domanda innanzitutto perchè la gente abbandona.

Secondo Gantenbrink uno dei motivi è certamente il costo, e la World Class dovrebbe portare benefici da questo punto di vista. Da più parti si segnala la necessità di un lavoro mirato nei club. Per esempio sarebbe opportuno che i club avessero un incaricato al quale arrivino le segnalazioni di potenziali interessati. L'Austria ha piani di aiuto ai giovani, che vengono incoraggiati anche in Gran Bretagna (p.es. li fanno volare gratis coi K8). In quest'ultima nazione viene fornito ai club un piano di marketing. In Germania si fanno corsi promozionali di una settimana.

A proposito di marketing, Johannessen informa che secondo gli esperti del settore è cinque volte più difficile acquisire un cliente che tenerlo, per cui si dovrebbe concentrarsi prima di tutto su quest'ultimo aspetto.

In Australia hanno allenatori sportivi, che non sono istruttori, ma incoraggiano e seguono l'attività sportiva. Cercano in particolare di acquisire membri provenienti dal deltaplano.

Altro mercato potenziale sarebbero i pensionati relativamente giovani, che dispongono di tempo e denaro.

In Norvegia si fanno corsi estivi di materie aeronautiche nelle scuole. Lo si fa anche in Svezia in ore pomeridiane.

È chiaro che si potrebbe andare avanti per ore.

Per organizzare l'approccio al problema si conclude incaricando il delegato olandese di preparare un documento da presentare alla prossima riunione.

European Gliding Union

Il presidente van Haaff, persona molto attiva e capace, riferisce sull'attività dell'associazione, che riguarda tra l'altro licenze e visite mediche, navigabilità e manutenzione dei mezzi, ambiente, radio, spazio aereo.

Allarmanti sono in generale le notizie relative all'ambiente, per il quale non sembra ci sia in diverse parti del mondo un limi-

te alla stupidità delle pretese degli ambientalisti, e quelle relative allo spazio aereo, con il volo a vela che è costretto a difendere faticosamente, non sempre riuscendo, la sua parte di fronte alla invadenza in particolare dell'attività commerciale.

Onorificenze

Non vi è alcuna candidatura per la medaglia Lilienthal.

La medaglia Majewska viene assegnata all'americana *Bertha Ryan*, unica candidata.

Coppa Barron Hilton

È in corso la prima edizione con la nuova formula che prevede cinque zone con classifiche separate, comprendenti rispettivamente l'Europa e l'Asia, gli USA orientali ed il Canada, gli USA occidentali ed il Sud America, l'Australia e l'Africa, il Giappone e la Nuova Zelanda. Per le prime tre zone la gara terminerà il 15 settembre, per le altre due il 15 marzo dell'anno venturo.

Elezioni

Viene rieletto per acclamazione, in assenza di altri candidati, il presidente uscente. Egli non si ripresenterà l'anno venturo, per poter dirigere, senza che vi sia incompatibilità, il Campionato Mondiale 1999 a Bayreuth.

Primo vicepresidente viene confermato Tor Johannessen.

Come vicepresidenti vengono rieletti Bradley (RSA, 26 voti), Woods (AUS, 25), Savolainen (FIN, 19), Pettersonn (SWE, 17), Gantenbrink (GER, 19) subentra a Stouffs (BEL, 16). Prendono voti anche Hammond (USA, 9) e Ratajczak (POL, 4).

Varie

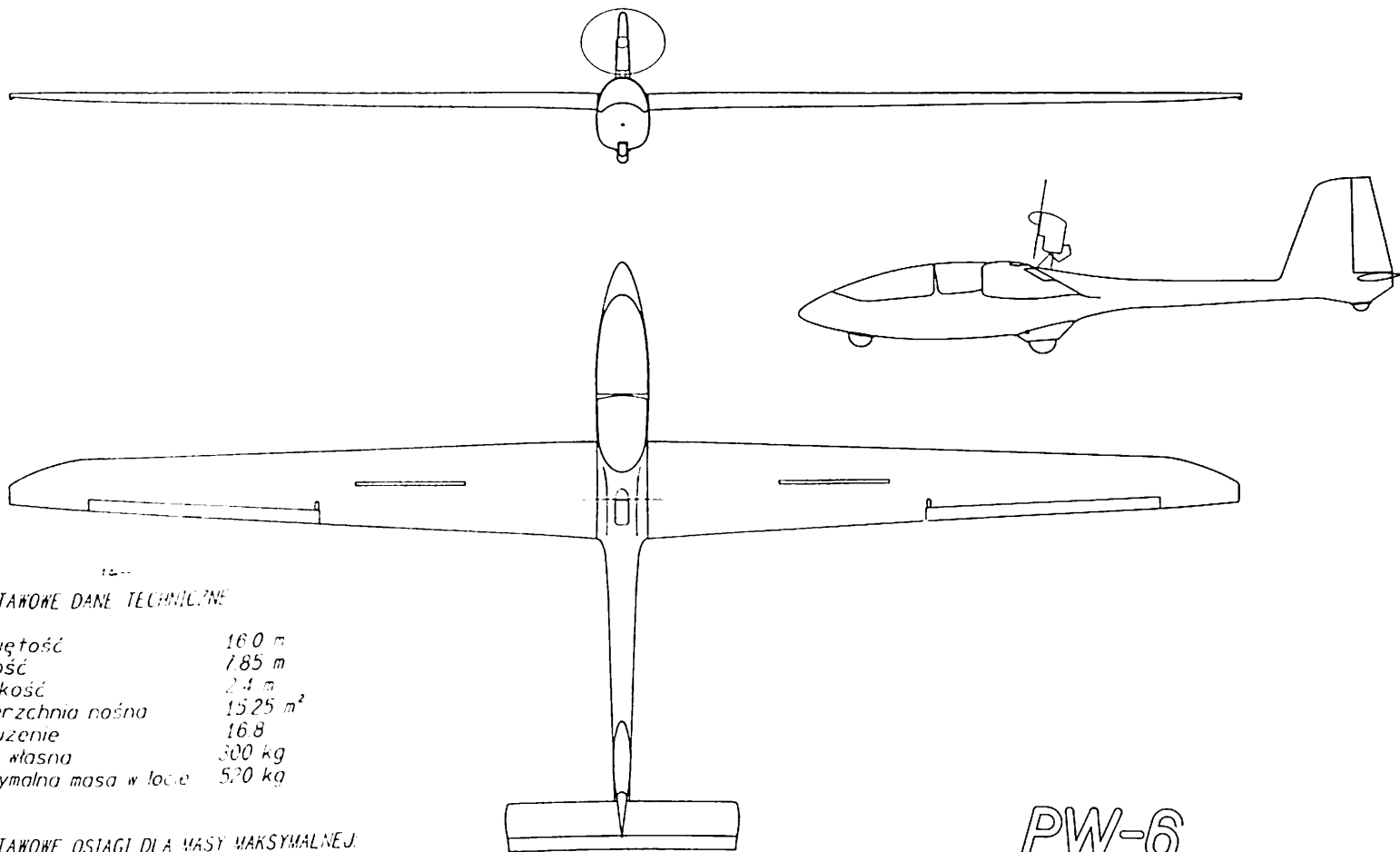
Il delegato australiano informa che nell'ottobre dell'anno venturo si terrà una gara per automobili ad energia solare dalla costa nord a quella sud del continente. Visto che anche il volo a vela sfrutta l'energia solare, i volovelisti australiani hanno pensato di organizzare una gara sullo stesso percorso, aperta a 25 concorrenti, su alianti e motoalianti a energia solare.

SMILIAN CIBIC

PREVENIRE È MEGLIO CHE CURARE!

VOLOVELISTA, ATTENTO!

Durante i fuoricampo, non eseguire MAI dietrofront o, peggio ancora, 360 gradi, all'ultimissimo momento !!!



PODSTAWOWE DANE TECHNICZNE

Rozpiętość	16,0 m
Długość	7,85 m
Wysokość	2,4 m
Powierzchnia nośna	15,25 m ²
Wydłużenie	16,8
Masa własna	300 kg
Maksymalna masa w locie	520 kg

PODSTAWOWE OSIĄGI DLA MASY MAKSYMALNEJ

Prędkość minimalna	68 km/h
Opadanie minimalne przy 80 km/h	0,75 m/s
Doskonałość maksymalna przy 95 km/h	34
Prędkość dopuszczalna	230 km/h

PW-6...
Politechnika Warszawska
 Instytut Techniki Lotniczej i Mechaniki Stosowanej
 Pracownia Lotniczych Konstrukcji Kompozytowych

Corrispondenza dalla Polonia di Stanislaw Wielgus

Ultime novità sull'aliante PW-5 ...e sul progettato PW-6

Convinto che una delle possibilità di larga diffusione del volo a vela sia la produzione di alianti a basso costo, ritengo interessante comunicarvi le ultime notizie in mio possesso (ottobre 1996) sugli sviluppi della produzione del monoposto "classe mondiale" PW-5.

Nei primi 2 anni (94-95) la ditta "PZL SWIDNIK" aveva realizzato solo pochi esemplari dell'aliante PW-5 poiché era disponibile solo 1 linea di produzione e si erano dovuti risolvere, come sempre accade in queste fasi, tutti i problemi di ottimizzazione.

Attualmente invece problemi di qualità e quantità sono stati egregiamente risolti e sono in piena attività 2 linee di produzione che "sfornano" 8 alianti al mese, numero ancora insufficiente per soddisfare le numerose richieste provenienti da tutto il mondo.

Infatti fino ad ottobre 1996 sono stati venduti PW-5 in Argentina, Australia, Indonesia, Giappone, USA, Nuova Zelanda, Austria, Danimarca, Finlandia, Francia, Spagna, Olanda, Norvegia, Svezia, Italia, Gran Bretagna ed Israele, a dimostrazione del grande interesse che questo tipo di aliante suscita nel mondo del volo a vela.

Queste nazioni hanno anche acquistato, a prezzo molto eco-

nomico, la licenza di costruzione ma non hanno ancora iniziato la produzione in proprio. Un ingegnere aeronautico americano ha intenzione di trasformare la tecnologia del progetto in modo da rendere possibile la realizzazione del PW-5 in Kit.

Gli stessi progettisti del PW-5 hanno già progettato anche un biposto, che si chiamerà PW-6, seguendo gli stessi principi che li hanno guidati nella realizzazione del PW-5. Il prototipo sarà pronto a breve scadenza ed i costruttori sperano di presentarlo in Turchia nel settembre 1997, in occasione dei Campionati Mondiali di volo a vela nella "classe mondiale".

La previsione dei primi voli è entro la metà del '97; per l'ottenimento dell'omologazione dalle autorità polacche e l'inizio della produzione in serie si parla dei primi mesi del '98; la stessa "PZL SWIDNIK" si impegnerà anche in questo progetto. Per il PW-6 è prevista anche la versione motorizzata.

Le caratteristiche tecniche del PW-6 sono illustrate nelle schede allegate e dimostrano gli ottimi risultati ottenuti.

Augurandomi che l'argomento sia di interesse generale, colgo l'occasione per salutare i volovelisti italiani.

STANISLAW WIELGUS

Fisiologia del volo.

Informazione, apprendimento e conoscenza

Una definizione di intelligenza è: capacità di cogliere i nessi tra i vari momenti dell'esperienza.

Con questo significato l'intelligenza rappresenta l'elemento che connette l'informazione, l'arrivo di dati, con il comportamento, la risposta che ne segue.

Ne deriva che il comportamento non ha rapporto diretto coll'informazione ma è mediato dall'intelligenza.

Questo "cogliere i nessi tra i vari momenti dell'esperienza" si svolge attraverso l'intendere (il percepire l'informazione) e l'apprendere (associare ed integrare l'informazione) per giungere a rielaborare un modello di interpretazione della realtà dal quale viene determinato il comportamento.

Riferendoci al procedimento di un computer diremmo che il nesso tra input ed output è condizionato dalla modalità di calcolo registrato nel programma.

A differenza di un computer, la struttura nervosa centrale dell'uomo oltre alla registrazione di preordinati algoritmi e procedure ha la capacità di generare e di arricchirsi di nuove strutture formali di interpretazione dell'esperienza (altrimenti detta capacità di imparare dagli errori) e la conseguente possibilità di rielaborare preconfigurazioni operative.

Questo processo creativo fornisce risultati "nuovi", non puramente ricordati o percepiti e non costruiti a memoria o per mezzo di una semplice procedura deterministica. La sua capacità supera l'imitazione o il calcolo.

Così l'uomo anche senza nascere con le ali ha saputo volare e noi facciamo anche il volo a vela.

Nella nostra attività sportiva possiamo riconoscere lo svolgersi della triade informazione-apprendimento-risposta a tre caratteristici livelli:

- a livello somatico sensitivo-motorio
- a livello intellettuale speculativo-razionale

nale

- a livello culturale di gruppo

I tre livelli interagiscono e si integrano replicando una strutturazione ad archi, a cerchi e a rete, isomorfa all'organizzazione morfologica del sistema nervoso ed alla struttura intellettuale della conoscenza.

Schematicamente:

al primo livello l'informazione è prodotta da stimoli sensitivi; alla percezione di questi segue la rielaborazione e l'apprendimento di schemi sensitivo-motori che vengono a configurare la risposta di azione sui comandi;

al secondo livello l'informazione è data, per esempio, dal comportamento dell'aliante, l'apprendimento è il suo rilievo ed il suo adeguamento ad un percorso razionalmente rielaborato e la risposta è la realizzazione del percorso;

al terzo livello l'informazione giunge dalle esperienze e le conoscenze individuali dei piloti, l'apprendimento è l'acquisizione culturale del gruppo e la risposta è produzione di qualità di volo. Analizzando il significato del termine "apprendimento" ne scopriamo la pregnanza semantica di un suo triplice significato:

il significato di "afferrare", (sentire), a indicare la percezione dell'informazione; il significato di "appigliarsi, attaccarsi" ad indicare l'appropriarsi dell'informazione e il significato di "insegnare" a indicare la rielaborazione dello schema, del modello da cui trae origine la risposta che seguirà l'informazione.

L'epistemologia, lo studio della conoscenza, ha trovato contributi interessanti nell'aver spostato l'attenzione dal soggetto che conosce e dall'oggetto conosciuto alla "loro zona di contatto" scoprendone il luogo di scambio e di interazione nel quale si realizza l'apprendimento.

Qui l'arco informazione-risposta si ri-

chiude in anello coll'arco riflesso del ripetersi di informazione-risposta. Ne segue una cascata di anelli in una rete di rielaborazione del modello interpretativo che vieppiù tende ad aggiustare la risposta.

Al livello che ho chiamato sensitivo-motorio, particolarmente evidente nel pilotaggio di base, domina l'apprendimento che connette stimoli sensitivi ad atti motori sui comandi.

La "zona di contatto" tra soggetto (pilota) e oggetto (aliante e mondo circostante) è costituito dai movimenti di pilotaggio.

In ogni movimento coesistono l'atto motorio e la contemporanea percezione sensitiva. Per questo movimento viene definito atto sensitivo-motorio e ho chiamato sensitivo-motorio tale livello di apprendimento.

A questo livello il ripetersi di movimenti attiva circuiti nervosi e provoca il ripetersi di percezione di sé e di ciò che ci circonda ed induce l'acquisizione e la messa a punto di schemi di azioni sui comandi che in successione si perfezionano e aggiustano il realizzarsi di atti sempre più coordinati e azioni sui comandi più complesse e complete.

Penso sia opportuno chiarire il significato che attribuisco al termine 'schema', atto eseguito, per poi introdurre il significato del termine di 'simbolo', atto pensato, che si associa al corrispondente schema.

In un assetto elementare nel Sistema Nervoso Centrale comunemente si distingue una struttura detta corticale, quale sede di processi mentali coscienti ed una struttura (o meglio un complesso di strutture) sottocorticale sede di processi sensitivo-motori non coscienti; il primo livello è proprio dell'intelligenza speculativo-razionale, il secondo è proprio dell'intelligenza sensitivo-moto-

ria non cosciente.

Accettiamo questa semplificazione adatta ad una più facile comprensione anche se nella realtà non corrisponde una netta demarcazione e identificazione di strutture anatomo-funzionali né si riconosce una netta barriera di appartenenza di processi speculativo-razionali coscienti e di processi di rielaborazione degli atti sensitivo-motori non coscienti.

Pensiero cosciente e atti sensitivo-motori, automatici non coscienti, si sovrappongono e si integrano contribuendo reciprocamente al realizzarsi.

Ora eseguiamo l'apprendimento dell'esecuzione di una configurazione di base nell'addestramento quale per esempio il volo rettilineo con mantenimento dell'assetto orizzontale delle ali.

A livello razionale, con riferimento al 'modello' acquisito nel corso di preparazione teorica, si ravvisa la necessità di mantenere una opportuna velocità e le ali orizzontali.

Ne segue la preconfigurazione di azioni di spostamento antero-posteriore della cloche per aggiustare l'assetto longitudinale alla velocità e contemporaneamente di spostamento laterale per aggiustare l'assetto laterale.

A questa preconfigurazione si associa il 'presentimento' di percezioni sensitive (quali, per esempio, l'altezza e l'inclinazione dell'orizzonte nel campo visivo) di controllo degli effetti delle azioni.

Nella fase di apprendimento dell'esecuzione della configurazione di volo viene a svolgersi una successione di azioni sui comandi e di percezioni sensitive associate. Progressivamente si raggiunge il coordinamento azioni-percezioni in effetti voluti e nel frattempo a livello non cosciente se ne acquisisce, per attivazione di circuiti nervosi, un automatismo di schema sensitivo motorio.

Quando ho 'imparato' ad eseguire quella configurazione di volo non ho più bisogno di un modello teorico di riferimento e lo 'schema' sensitivo motorio di mantenimento di assetto longitudinale e trasversale, velocità e direzione istintivamente verrà evocato nel non coscien-

te dal semplice simbolo "via dritto" pensato al livello cosciente-razionale.

Nell'esempio considerato l'apprendimento ha trasformato una proposta cosciente di modello razionale di manovre di comando in schema sensitivo motorio non cosciente di azioni sui comandi.

Il modello sintetizzato in simbolo razionale evocherà il correlato schema istintivo, non cosciente.

Successivi apprendimenti più complessi ricorreranno a modelli razionali di insiemi di simboli di azione sui comandi che verranno sintetizzati in simboli di rango superiore di manovre complesse. Tali simboli di rango superiore saranno associati ed evocheranno complessi schemi operativi (insiemi coordinati di schemi) spontanei, non coscienti.

Modelli simbolici razionali più complessi vengono quindi a realizzare l'apprendimento di livello intellettuale superiore del volo nella complessità delle sue configurazioni e impostazioni.

L'ulteriore trasferimento nell'istintivo non cosciente di 'tattiche di volo' apre poi l'orizzonte alla speculazione strategica 'dell'aquila solitaria'.

Chi è riuscito a sopportarmi sino a questo punto si chiederà a cosa servono tutte queste chiacchiere.

Esse vorrebbero dar significato ed avvalorare l'importanza fondamentale attribuita nella nostra attività, come d'altra parte in ogni altra, da un lato alle conoscenze teoriche, al loro approfondimento e loro aggiornamento e dall'altro lato agli esercizi di volo ed all'addestramento operativo.

Sono le vie dell'informazione intellettuale e sensitivo motoria essenziali per l'apprendimento, conoscenza e per il comportamento di volo del volovelista in ogni fase di avanzamento nella sua qualificazione.

Per meglio comprendere quanto ho cercato di esporre vediamo ancora l'esempio di come i vari livelli di apprendimento, sensitivo motorio, speculativo razionale e culturale, interagiscono nell'apprendimento della spirale, la vec-

chia classica figura del nostro volo e come nel progredire dell'addestramento una figura di volo tende sempre a riproporsi con nuovi suoi aspetti di apprensione.

I primi approcci alla spirale, nella scuola di base, vengono preceduti dall'informazione teorica di interpretazione della sua meccanica di volo.

In questo primo apprendimento speculativo razionale si sottolinea l'aspetto principale assunto nella figura dall'equilibrio delle forze: la componente centrifuga influenza la direzione della forza dinamica e pertanto si rende necessario l'adeguamento dell'assetto trasversale con inclinazione delle ali.

Per semplificare e ridurre la difficoltà di apprendimento dell'esecuzione, viene uniformato l'assetto longitudinale ad un regime di velocità standard di sicurezza del volo.

Col succedersi degli esercizi pratici in volo l'apprendimento sensitivo motorio di questo primo modello speculativo 'semplificato' rielabora uno schema di spirale 'corretta in volo sicuro'.

Dopo questa acquisizione il pilota è capace di eseguire una spirale corretta, in volo sicuro, grazie ad uno adeguato schema sensitivo motorio, istintivo non cosciente, evocato nel cosciente dal semplice simbolo 'gira'.

Va sottolineato come la 'sintesi simbolica' sia essenziale per l'economia della sfera cosciente cui è deputata la gestione in contemporaneità di compiti multipli.

L'acquisizione di uno specifico momento del volo si inserisce sempre in una complessità di apprendimento speculativo razionale articolato in un concerto di evocazioni simboliche di tutto un insieme di schemi sensitivi motori.

Alla decisione ed esecuzione di una spirale, nell'esempio al quale ci riferiamo, coesiste la contemporaneità di osservazione del suolo per l'orientamento, di controllo dello spazio circostante per la prevenzione di collisioni, di osservazioni meteorologiche, di azioni digitali sull'apparato radio ricetrasmittente e di

regolazione di strumenti sul cruscotto, di gestione ed osservazione delle cartine, delle eventuali regolazione dei flaps e quant'altro.

Quando il neovolovelista è convinto di saper spiralarlo, purtroppo si trova in sottovento ad annunciare il suo prossimo atterraggio mentre gli sportivi 'stanno sù.

Da ciò viene indotto ad una rivitalizzazione della spirale con un suo nuovo approccio speculativo razionale nel quale venga introdotto il confronto del comportamento e delle caratteristiche dell'ascendenza e la velocità dell'aliante, variabile da sottoporre all'apprendimento.

Velocità, rateo di discesa e diametro della

spirale vengono allora correlati al valore e dimensione dell'ascendenza.

L'esigenza dell'aggiustamento della spirale con la termica impone d'altro canto affinamento sensitivo di percezione anche della variazione di accelerazioni verticali.

Col progredire dell'addestramento successivi schemi verranno appresi dell'intelligenza sensitivo motoria indotti da modelli razionali via via più complessi. L'automatismo dell'uso dei flaps richiede l'anticipazione speculativa di conoscenza razionale della modificazione della polare dell'aliante per identificarne i 'punti di transito' e cogliere le relative velocità.

In fase successiva la considerazione dei tempi per ottenere velocità di percorso aggiusta l'apprendimento della 'tirata' in spirale per tendere a ridurla ad un giro e scoprire il delfinaggio.

Questi apprendimenti avanzati sono correlati agli apprendimenti dei singoli individui in avanguardia che alimentano la conoscenza di gruppo.

Importante componente di questa conoscenza è la conservazione delle informazioni che si accumulano nel tempo. Per questo silenziosi volovelisti dedicano il loro prezioso apporto alla raccolta della letteratura e di iconografia per organizzare il centro culturale del club.

LINO DEL PIO

normative

Diventa triennale il CN degli alianti

Un tangibile risultato degli incontri AeCVV - Registro Aeronautico

Il Registro Aeronautico Italiano, "sulla base della esperienza acquisita in questi ultimi anni, tenendo conto anche della particolare semplicità di questi tipi di aeromobile", ha stabilito che la "validità del certificato di navigabilità degli alianti e dei palloni aerostatici diviene, di norma, triennale, con l'eliminazione contestuale dell'obbligo dell'ispezione annuale di cui alla Circolare 26".

Questo uno dei primi, tangibili risultati degli incontri che la delegazione dell'Aero Club Centrale Volo a Vela, rappresentata all'ultimo di essi dal presidente Piero Pugnetti, dai consiglieri Igino Coggi e Luigi Aldini, dal presidente dei revisori dei conti Michele Fergnani e da Stefano Petrongari, ha avuto, in rappresentanza degli interessi dei volovelisti italiani, con il vertice del RAI. A cominciare dal direttore generale ing. Salvatore Sciacchitano e dal direttore normativa e ad interim esercizio e certificazione imprese e personale ing. Alessandro Cardì.

Il CN triennale per gli alianti, sulla cui opportunità veva più volte messo l'accento la delegazione AeCVV, diventa così la più importante "novità" della Circolare RAI 25B (Certificati di navi-

gabilità standard) del 5 maggio sostitutiva della precedente Circolare 25A del 1993. Nella nuova edizione della Circolare 25, fra l'altro, sono ora classificati come certificati per aeromobili omologati in accordo alle normative JAR, mentre prima lo erano solo quelli rilasciati a velivoli omologati in accordo alla JAR 25 - Large Aeroplanes. In particolare, per alianti e palloni aerostatici la validità del certificato di navigabilità è fissata di norma, in tre anni dalla data di emissione o di rinnovo.

Le manutenzioni dovranno essere effettuate, in accordo al programma del costruttore ovvero al programma di cui alla circolare 7 (Programma di manutenzione per piccoli aeromobili), da imprese certificate dal RAI o approvate in accordo alla JAR-145. La validità del certificato di navigabilità è fissata in un anno dalla data di emissione o rinnovo nel caso di alianti e palloni aerostatici per i quali la piccola manutenzione è eseguita dall'esercente non certificato, autorizzato in accordo ai criteri di cui alla circolare 42 (Manutenzione eseguita da esercente non certificato).

I. COGGI

Una decina di giorni dopo Pasqua da Paolo Stella, ho ricevuto, come attachment, su di un e-mail questa "lettera" scritta in un efficace stile telegrafico. L'ho trovata veramente interessante e per me che anche volo sulle Alpi Francesi, pure un tantino coinvolgente. Per chi non conosce Paolo, ho aggiunto qualche inciso in corsivo per renderla maggiormente comprensibile e ho chiesto all'autore se potevo pubblicarla sulle nostre pagine di Internet per far partecipi anche altri delle esperienze che così bene qui vengono descritte...

Giancarlo Bresciani

Ti racconto di Fayence...

di Paolo Stella

Ciao dottò,

ti racconto di Fayence prima di dimenticare, ma brevemente perchè ho i minuti contati. Siamo arrivati a Fayence (io, Rosa, Vittoria e Niccolò) venerdì sera (santo) e dopo un pasto in cantine abbiamo preso possesso della camera con 2 letti a castello.

Il riscaldamento funzionava male e all'esterno faceva freddo. Risultato tutti con malanni vari. Non ho potuto volare e dopo il pranzo di Pasqua da mia mamma (*nella sua casa a Vence nei pressi di Nizza ndr*), domenica alle 3 del pomeriggio sono ripartito per Milano.

Abbiamo anche portato Rosa in ospedale a Cannes sabato sera per una crisi di asma bronchiale allergica (non respirava molto bene e l'hanno curata) Fayence è zeppa di pollini in questo periodo. Mercoledì mattina dopo un incontro di lavoro sono ripartito per Vence dove dovevo aiutare mia mamma per certe pratiche di casa sua, ho chiamato Michel e mi sono prenotato per giovedì mattina.

Giovedì mattina ore 9.00 briefing in tedesco per i circa 20 piloti tedeschi in stage.

Richiamo alla sicurezza in costone visto che il giorno prima sul Malay Maurice, 77 anni pilota della AAPCA uscendo da una termica ha toccato con l'ala la prolunga alare di un sopraggiunto pilota tedesco.

Risultato l'ala di Maurice viene recisa al cassone dell'aerofreno, lui precipita e muore.

Il tedesco perde circa un metro e mezzo di tip ed atterra senza altri problemi.

L'ELT di Maurice resta acceso anche dopo il recupero per due giorni creando vari problemi fino all'individuazione nel carrello dove il relitto è stato riposto.

Michel commenta che quando non sai con chi sei in termica spesso è meglio andare a salire da un'altra parte, altri dicono che 77 anni sono tanti per volare e che in Francia le visite mediche probabilmente dovrebbero essere più severe.

Ore 10.00 prepariamo il CAXA, (mitico Janus-ce dell'Aeroclub, "adottato" dal capo Istruttore di Performance Michel Trial. Loro hanno ormai un "rapporto" molto particolare che supera le 6.000 ore e spesso si parlano in provenzale...). Ore 10.45 briefing circuit: basi in montagna da 3600 a 4200 m. venti NNW 15-35 Knts. Ore 11.30 circa partenza con una uscita

BAAAASSAAAAA! Ma rapida! Siamo al Maurel in meno di un'ora e a Susa con un totale di tre termiche.

Per inciso dal Col de Var a Briançon lo facciamo tutto dritto centro valle a 130 vario a zero a 2500. St. Crepin aeroporto di volo a vela in posizione strategica, anche questa volta non ci avrà... Forte di Briançon Monginevro Sestriere onda fino a 4800. Si vede una strada di cumuli che arriva sembra sino a St. Moritz.

La temperatura è di circa -20 almeno da più di un'ora, la presa d'aria anteriore del CAXA è rotta e c'è anche un bel buco in corrispondenza del gancio di traino. Io non ho le scarpe termiche. Risultato non sento più i piedi fino quasi al ginocchio. Non ho il coraggio ma alla fine devo cedere: "MICHEL SONO SURGELATO NON CE LA FACCIIO PIU.....". Anche lo stomaco è a pezzi non avendo l'abitudine al biposto, ma quello avrebbe tenuto duro. Michel mi chiede di resistere ancora un 10 minuti per la foto di Susa, e mi fa tenere sempre in mano il CAXA sperando di distrarmi, ma non riesco più neanche a pilotare senza piedi, comunque con due termiche fatte di conseguenza da Michel, rientriamo a Fayence a circa 150 di media. Atterraggio ed io comincio a sentire i piedi scoppiare e ritorno normale o quasi dopo circa due ore. Fine anticipata di un volo che poteva esser epico ma che comunque è stato interessantissimo.

I coniugi Sangiorgi fanno visita al campo e chiacchieriamo un po'.

Uno dei segreti di Michel è come prevedibile l'uscita da Fayence a quote basse ma in sicurezza dei campi atterrabili.

Mi rendo conto come questo tipo di volo sia impegnativo, sempre in groppa ai costoni, decidendo in frazioni di secondo se scartare su di un fianco o sull'altro attenti sempre alle condizioni sulla rotta da seguire, ma tutto anche in funzione della presenza di un campo atterrabile. Volare molto sotto le creste in questo dedalo di valli come fanno loro, non è cosa da poco. Il giorno seguente riposo anche per le scarse condizioni.

Sabato 5/4/97 prepariamo il CAXA con ossigeno e maschere, io ho un paio di scarponi antartici da 3^a guerra mondiale. Aiuto Gilles a montare il suo Ventus 2, comprerà un decollo autonomo in futuro perchè vuole andare a volare in altri posti in Francia dove non c'è il traino.

Uscita bassa e lenta con condizioni molto deboli, Michel "cri-

sta" un po', io sudo freddo un paio di volte (...MOLTO TECNICO!...) 500 m. su Thorame Haute!!!! Faccio un salutino al campo del Sindaco sempre perfettamente rasato (*col suo ex DG300, Paolo vi era atterrato in fuori campo nell'agosto scorso, ed aveva dovuto pagare 200 franchi per "molto personali" diritti di atterraggio... ndr*). Michel aggancia, un sospiro e trotterellando al Cheval Blanc poi ancora al Cordoeuil, poi alla Montaigne de Coupe sempre con poche centinaia di metri sul terreno (DI FONDO VALLE OF COURSE), ma sempre in sicurezza dei campi posables.

Rientriamo presto dopo un paio di gironzolamenti perchè a nord non si può andare. Sentiamo per radio Gilles Navas che è al Ventoux e lo ricordo in uscita da Fayence ancora più basso di noi.

Volo interessante perchè basso ma, come dicevo, sempre in sicurezza sui campi. In quanto a tattica di volo devo imparare ancora parecchio, ciò è fondamentale in queste montagne con specifico riferimento a voli particolarmente lunghi. Il fattore stanchezza mi sembra molto importante, soprattutto in fase di rientro. Una buona tattica ed una buona preparazione fanno una grande differenza sulle condizioni psicofisiche. Ho provato cosa vuol dire tornare talmente stressato da decidere seduta stante un riposo per il giorno successivo. Penso che sarà molto utile fare dei voli quest'estate con Michel. In attesa del mio nuovo aliante, essere temporaneamente senza monoposto, non è in fondo un gran male con questa opportunità.

Potrò comunque utilizzare il monoposto dell'AAPCA (*Association Aéronautique Provence Côte d'Azur - Fayence ndr*). Ho anche in mente una capatina a St. Auban dopo i mondiali, a detta di amici francesi è questo il centro di alta performance in cui apprendere qualche cosa di più.

Noto che il pilotaggio di sti bestioni da 20 m. di apertura non è facile come hai potuto notare quando sono venuto a Borgo. Sono dei bombardieri che talvolta quando sei vicino al costone ed hai bisogno di reazioni rapide, non fanno sempre quello che vuoi tu.

Non ci sono abituato anche perchè dopo il brevetto ho vola-

to quasi esclusivamente in monoposto. Comunque alla fine del secondo volo tengo la velocità e le termiche. Anche qui un utile esercizio in previsione del 18 metri che richiederà sicuramente un uso opportuno dei piedi, dei comandi incrociati e dei flap. (*Paolo ha ordinato un Ventus 2c che gli arriverà solo fra due stagioni... ndr*).

Fayence a Pasqua è da mettere in programma in futuro, l'aria ha una energia incredibile, ma occorre una sistemazione fuori dell'aeroporto che sia riscaldata a dovere, perchè c'è un freddo boia. Io sono andato da mia mamma servito di barba e parrucca e mi è andata bene. Probabilmente Les Olivier (*uno degli alberghi di Fayence ndr*) può essere una buona soluzione, più vicina, dovresti pensare a mollare il Mugello per Pasqua l'anno prossimo.

Whiskey-Unité quest'anno ancora non vola, ha problemi di lavoro, il suo aliante è nel carrello parcheggiato in giardino, abbiamo fatto un paio di passaggi sulla casa ma non abbiamo visto movimento.

Papa-Charlie sta divorziando dalla moglie, non vola più e vuole costruirsi una barca a vela e partire per i mari del sud. Un vero peccato.

Voglio ancora fare un giro a Fayence prima dell'estate...

Trial mi ha detto che in due settimane si può fare il brevetto a Fayence. Sai che probabilmente Fayence è il club di VaV più importante al mondo? Non ci avevo mai pensato.

Michel vuole dettagli su Maserà perchè non ci è mai atterrato, ma rispetto a Fayence questo campo si trova in posizione strategica per voli lunghi.

Gli ho promesso una cartina con coordinate, procedure e frequenze, oltre al nome e telefono del gestore/trainatore.

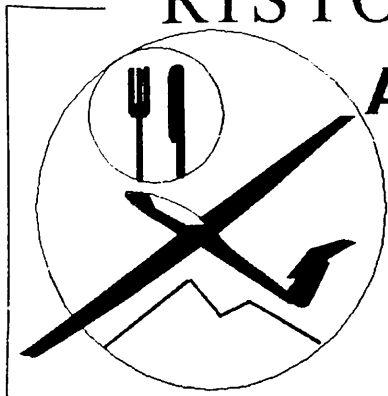
Tu hai notizie utili? Mi pare che Avanzini avesse scritto qualcosa su Volo a Vela, ma non riesco a ritrovare l'articolo.

Volando in questi giorni a Fayence, mi sono fumato un appuntamento con un rompiballe che protesterà di brutto...

Sei riuscito ad avere ulteriori notizie dei dieci e più mille chilometri chiusi il giorno di Pasqua sulle nostre Alpi? Saludos!

Paolo

RISTORANTE



**AL VOLO
A
VELA**

SPECIALITA' TOSCANE
Chiuso LUNEDI e MARTEDI

Sconto del 10%
ai soci VOLOVELISTI
sui prezzi del menù

VARESE - via Lungolago, 45
☎ 0332 - 310170 - Fax 320487

Per chi vuol saperne di più

Le teorie formulate per spiegare matematicamente l'andamento delle onde atmosferiche di sottovento

a cura di Plinio Rovesti

Per l'elaborazione delle teorie formulate matematicamente circa l'andamento delle onde atmosferiche di sottovento, si cimentarono particolarmente Lyra, Queney e Scorer, tre matematici che con i loro studi recarono un contributo notevole alla soluzione dei problemi ondulatori dell'atmosfera.

Le loro teorie, infatti, sono quelle che meglio collimano con i fatti rilevati dalle osservazioni dei piloti di volo a vela, e che, nella pratica si rivelano più utili ad una buona condotta del veleggiamento in onda.

Nel 1943, Lyra, partendo dalle equazioni fondamentali della termodinamica e dell'idrodinamica, riuscì per primo a calcolare la grandezza delle perturbazioni provocate su di un flusso iniziale omogeneo, laminare e privo di attrito.

Supponendo l'atmosfera in condizioni di equilibrio stabile, e supponendo adiabatica l'evoluzione della particella d'aria, il Lyra ricavò una equazione – che da lui prese il nome – per calcolare l'onda in funzione della componente verticale del vento. Per l'effettuazione del calcolo, nel caso pratico in cui l'ostacolo sia costituito da una catena di monti, il Lyra ricorre ad un espediente che consiste nel sostituire il profilo reale della catena con un certo numero di profili semplici, i quali, nel loro insieme, rappresentano l'intero profilo dell'ostacolo.

Il quadro totale dei valori della corrente ondulatoria viene ottenuto dal Lyra mettendo insieme i valori ottenuti con i calcoli eseguiti sui profili isolati.

Non si può non rilevare il fatto che il Lyra, per giungere ad una equazione in termini finiti che gli consenta di risolvere il problema, è costretto a fondare i suoi calcoli su molte ipotesi restrittive, e che, per di più, egli si basa su profili di catene montane semplici e stretti, per i quali non occorre tener conto della componente verticale della rotazione terrestre.

A differenza del Lyra, il Queney tiene conto, nei suoi calcoli, della larghezza della catena montuosa e della forza di Coriolis, la quale esercita una notevole influenza sulla lunghezza d'onda; il che gli permette di ottenere valori che si avvicinano di più a quelli accertati in volo dalle osservazioni dei velivolisti.

In entrambi i casi però, il movimento ondulatorio ricostruito in base a tali calcoli va scemando rapidamente sottovento all'ostacolo e risulta praticamente trascurabile alle basse quote. Lo Scorer, invece, sulla scorta dei dati forniti dai voli d'onda degli ultimi anni, rileva l'esistenza di onde di sottovento che aumentano d'ampiezza sino ad un certo livello e diminuiscono successivamente sino ad annullarsi a quote maggiori.

Egli dunque, a differenza di Lyra e del Queney, pur continuando a supporre un flusso iniziale laminare e privo di attrito, tiene conto delle variazioni con la quota del gradiente termico verticale e dell'intensità del vento, ottenendo risultati più aderenti

alla realtà e che, peraltro, nella pratica del volo d'onda, si rivelano di notevole utilità.

Così nella soluzione dell'equazione di Scorer compare il parametro l^2 la cui importanza nello studio delle situazioni ondulatorie è posta in evidenza qui di seguito.

Il parametro di Scorer è definito dalla equazione:

$$l^2 = \frac{g \cdot \beta}{U^2} - \frac{1}{U} \frac{\delta^2 U}{\delta z^2}$$

dove,

g = accelerazione di gravità

$\beta = \frac{1}{\theta} \frac{\delta \theta}{\delta z} = \frac{1}{T} (\Gamma - \gamma)$ = stabilità statica

θ = temperatura potenziale

T = temperatura assoluta

Γ = gradiente termico adiabatico

γ = gradiente termico reale

z = quota misurata verso l'alto

u = componente della velocità del vento normale all'ostacolo

Il secondo termine dell'espressione è per lo più trascurabile poichè le variazioni della velocità del vento con l'altezza sono generalmente piccole o uniformi.

Ai fini pratici si può quindi assumere l'espressione semplificata:

$$l^2 = \frac{g \cdot \beta}{U^2} = \frac{g(\Gamma - \gamma)}{T U^2}$$

Scorer trovò che la formazione di onde stazionarie di ostacolo è possibile solo se il parametro l^2 in uno strato sufficientemente spesso risulta minore che nello strato sottostante.

La diminuzione di l^2 può ottenersi o con un incremento della velocità del vento o con una decrescita della stabilità con la quota; poichè le variazioni di stabilità riscontrate nei casi reali non sono sufficienti a produrre da sole variazioni sufficientemente grandi di l^2 , occorre l'intervento di tutti e due i fattori.

In teoria non è possibile specificare quantitativamente la decrescita necessaria per l^2 .

Tuttavia, dall'analisi di una serie numerosa di situazioni ondulatorie è risultato che in media il valore di l^2 deve diminuire da nove, nello strato inferiore, a uno strato superiore.

Dalla teoria di Scorer si ha che: a) la lunghezza d'onda delle onde stazionarie di ostacolo varia tra il grande e il più piccolo dei valori di $2\pi/l$; b) l'ampiezza del movimento ondulatorio varia col rapporto U_n/U tra la velocità del vento in superficie U_n e quella alla quota considerata U ; c) la quota alla quale si hanno le massime ampiezze è prossima a quella ove l^2 è massimo.

Giorgio Zanrosso

Storia ed evoluzione dell'aliante (volume II° 1915-1945)

Edizioni Egida - dicembre 1996

Giorgio Zanrosso, con una ricerca attenta e appassionata, sta completando la sua "Storia ed evoluzione dell'aliante", articolata in quattro volumi, di cui dopo il primo, dedicato agli albori mitici, è uscito ora il secondo che copre gli anni dal 1915 al 1945. Questa di Zanrosso non è solo una "enciclopedia dell'aliante" per la ricchezza delle informazioni e la completezza della rassegna dei singoli velivoli, ma è anche un manuale storico, che segue e illustra avvenimenti e personaggi, siano essi piloti, tecnici, costruttori, scienziati, coinvolti tutti nell'affascinante "volo silenzioso".

Il Volume Secondo è particolarmente interessante, proprio perchè considera il periodo in cui il volo a vela subisce una profonda trasformazione ed evolve, attraverso studi scientifici e applicazioni di tecnologie via via più innovative, da attività pionieristica a scienza applicata e attività sportiva.

Il discorso, dopo una chiara introduzione sui motivi per cui la Germania, a fine grande guerra, si trovò a dedicarsi intensamente allo studio del volo a vela, parte dal primo concorso della Roehn (1920) e procede toccando tutte le tappe della affascinante disciplina fino alla seconda guerra mondiale.

Zanrosso ci illustra i diversi velivoli; ne ricordiamo solo alcuni, tra i più significativi: dal VAMPYR, frutto di studi accurati sulla resistenza alla torsione e sulla meccanica del volo; al KONSUL, elegante per la notevole apertura alare; al DARMSTADT II° efficiente ad alte velocità; al FAFNIR, progettato per voli con temporali e innovativo per il posto carenato del pilota; al GRUNAU BABY, sicuro eppur poco costoso; al RHONBUSSARD, dai diversi impieghi; al KRANICH, che apre un nuovo metodo di scuola di pilotaggio; all'HABICHT, adatto all'acrobazia e che entusiasma Hanna Reitsch; fino agli alianti italiani di Teichfuss e via dicendo. Parlare di tappe significative, non è solo seguire l'evoluzione dei mezzi ma anche tutto ciò che ha favorito l'attività e le manifestazioni; così, ad esempio, si dà spazio alle attività ad Asiago, al primo traino aereo, alla propulsione a razzo di cui prima si avevano ben poche informazioni.

E' perciò questa un'opera molto ricca, che segue con puntigliosa attenzione tutti i personaggi: dagli scienziati come il meteorologo Georgii coi suoi studi sulla possibilità del volo in presenza di temporali e del volo d'onda, al pilota e costruttore Hirth, all'ing. Jacobs, agli italiani Silva e Mantelli, allo svizzero italiano Teichfuss, per ricordare solo alcune delle tante figure presenti nel testo.

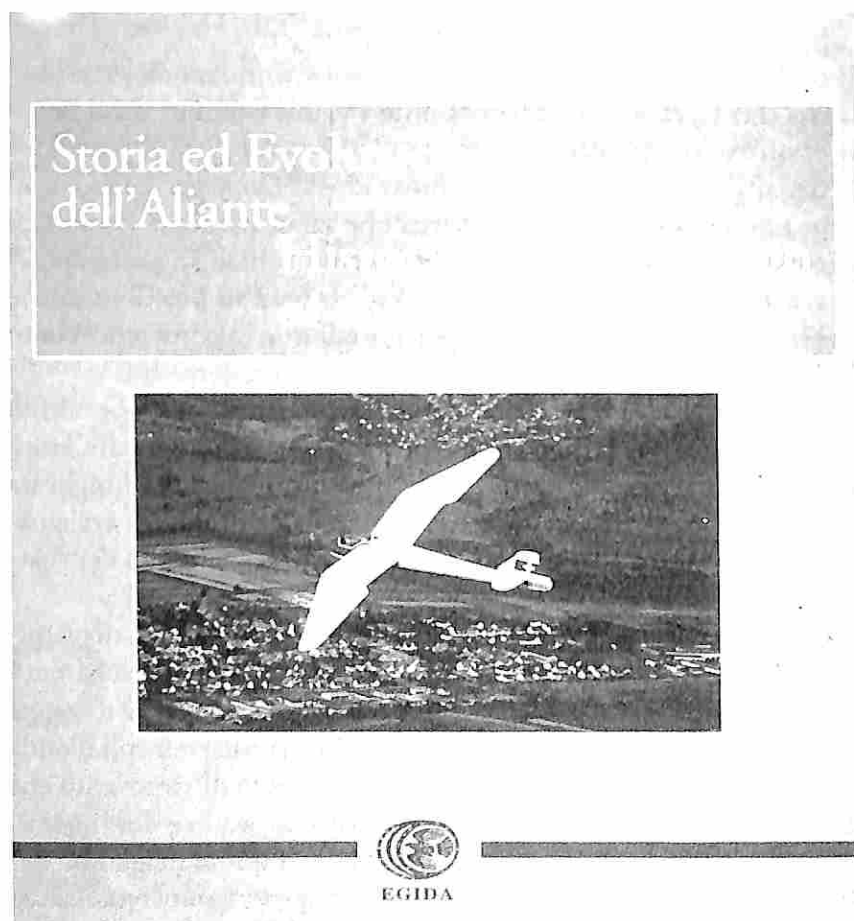
La lettura è resa particolarmente agevole dalla scansione e articolazione delle diverse parti in paragrafi chiari e ben defi-

niti, secondo un criterio cronologico ma anche geografico: si segue infatti il volo a vela nei paesi interessati: Francia, Germania, Gran Bretagna, Italia, Polonia, Stati Uniti, Svizzera, Russia. Il discorso è accompagnato e arricchito da foto, riproduzioni di manifesti, disegni, diagrammi, riproduzioni di tritici, tabelle.

Per tale ricchezza di informazioni e la godibilità dell'apparato espositivo, aspettiamo, ora, con vivo interesse la prossima uscita del terzo e quarto volume che, dando spazio particolare alla tecnica, completeranno l'opera giungendo fino al 1997.

RINO RINALDI

* * * *



Libreria Editrice EGIDA
Via Meldolesi, 9 - VICENZA



Gentile Signora MAESTRI,

sono Jacopo Cirilli di Alzate e due anni fa alla fine della terza media, con le scuole, avevamo trascorso tutti insieme una bellissima giornata in aeroporto. Già prima avevo un po' d'interesse per quest'ambiente ma in quell'occasione è come se fosse scattata una molla e che quindi quella voglia di saperne di più fosse saltata fuori da non riuscire più a riporre via.

Dopo quella visita tutti studiammo una relazione, fortunatamente la mia era stata quella più ciurra di più e così ero stato convocato per un volo premio. Ecco, questo indimenticabile primo volo lo avevo fatto proprio con suo marito.

Ricordo benissimo i momenti della preparazione prima del decollo e quanto questi mi erano parsi interminabili; ancora adesso è come se sentissi la voce del Signor Giancarlo che mi spiegava tante cose. Naturalmente il volo è stato splendido, come le tante emozioni provate ed indescrivibili.....

Di lui mi rimane un grandissimo ricordo, qualcosa di speciale che comunque mi regala sempre e di questo lo ringrazio.

Con affetto, un abbraccio

Jacopo

Parlo con i miei piloti

L'anfiteatro delle stelle, imponente nel suo ordine assoluto, oggi non è avvolto dalla tenue luce del tempo infinito.

Sulla curva azzurra, la curva dei piloti che profuma ancora di vernice data la realizzazione di inizio secolo, appare sempre più intensa una lunghissima lama di luce.

Molti, ancora in tuta di volo, mossi da quella curiosità che li aveva *prima* caratterizzati, si alzano e senza comando alcuno si portano in solenne doppia fila ai lati della scalinata investita dalla luce.

Quanti!

Fulvio Padova, Alfredo Garattini, Angelo Zoli, Libio Aureliano, Klaus Holighaus, Pino Brugali, Renato Lucano, Ambrogio Gadola, Nello Valzania, Gianni Massoni, Paolo Contri, Dario Tognazzi, Eugenio Rigo, Adriano Mantelli, Giancarlo Amati, Nino Dell'Orto, Adriano Visconti, Paolo Agresta, Italo Batacchi, Iginio Guagnellini, Angelo Ambrosini, Aristide Dolci.

E poi cento, mille, tutti gli altri. Guarda un po', ragazzo, i due rotoli di pergamena che ti ho affidato, quello dei Caduti in guerra e quello dei Caduti in pace: troverai il nome di ciascuno. La Segreteria Generale è infallibile e usa solo inchiostro d'oro, incorruttibile.

Oggi, sono tutti composti, sorridenti, puliti e leggeri.

Nino Pittini fa gli onori della casa celeste e a gran voce annuncia: "Sono arrivati Giancarlo Maestri e Angelo Colombo".

Silenzio.

Poi un brusio composto di benvenuto e pian piano ogni pilota va al proprio posto e i miei due amici, piantati in terra, onorati in cielo, si seggono con un lungo sospiro. La fatica è finita. Sono arrivati.

Un momento. Lo vedo, lo sento, è proprio Giancarlo che, nuovo del posto e col manuale di comportamento lasciato sulla sedia senza preventiva consultazione, inizia un canto. Chi ha detto che è proibito?

Sembrava proprio che mancasse il coraggio dell'avvio poichè prima sommessamente, poi il canto si allarga a coro, coro di componenti di cento squadriglie e di cento aero club quale nuovissima melodia tra il brioso e il solenne e il divino.

Siamo amici però non mi avevi detto che nel tuo repertorio avevi il canto dei cantici delle anime di chi già in terra era, volando, tanto vicino al cielo.

Non ricordo se Angelo era intonato, noto però che ora canta molto bene. Per forza, la voce è giovanile, le corde vocali sono forti e ben tese e danno vibrazioni ad alta frequenza: vuoi dire che sia per la felicità integrale?

I vecchi piloti militari sorridono sornioni come per far capire che loro cantano da tempo memorabile e questi ultimi devono ancora imparare qualcosa. E lasciano fare il ghe-regheghez a quelli laggiù, impulsivi, sanguigni e schiavi della gravità.

Dopo il canto, il silenzio totale. È il momento della registrazione dei due nomi nel Grande Archivio: Giancarlo Maestri e Angelo Colombo, ora sono piloti della luce.

Tenetemi il posto, per favore. In un angolo con vista sull'Universo.

Porterò come bagaglio il gran bene che vi ho voluto.

EGIDIO

Giancarlo dove sei?

Giancarlo dove sei?

Sei a Bresso o a Rieti o Novara?

Sei ad Osoppo o a Calcinato?

Forse a Vogera ora ti trovo?

Sei a San Leo o ad Alzate?

A Bresso ed ovunque hai dato ali.

Con l'M100 primo sei giunto qui.

Poi hai brevettato tanti e tali.

E Direttore t'hanno fatto un dì.

La Scuola è ancor la tua passione.

Vivi con noi, però non ti vedo più.

È molto strana questa situazione.

Perchè non dici ora dove sei tu?

Abbiam volato assieme tante volte

con ali bianche e colorate pure;

compiuto gare con alterna sorte;

battuto le avversità più dure...

E poi dove ti sei nascosto Gianca?

Sei nella "Cicogna" che qui non volò?

Nella tua fisarmonica mai stanca,

che ti ispirava in tutti i tuoi show?

Sai che tutti venivan per sentire,

con esigenze anche raffinate,

per vederti, gustare e cantando

alla fine di tutte le serate.

Il grande tuo "Inno" a Montecarlo.

Ora dove ti sei nascosto tu?

Giorgio e Bianca son venuti in volo

per cercarti e vederti un po' più.

Ma ora so dove ti sei nascosto.

Nessuno ormai ti tirerà più fuori.

Hai occupato tutti i nostri cuori!

RICCARDO

07.05.97 Yesterday

Ieri.

Tutte le mie preoccupazioni sembrano così lontane...

La canzone dice così e per me è proprio quello che è successo. Da ieri tutti i problemi, le preoccupazioni, le ansie, in un attimo, sono svanite.

Era proprio una bella giornata. L'attività era languida, il sole era ormai caldo e anche se avevano previsto l'arrivo della pioggia avevamo capito che i cumuletti che si formavano ci avrebbero donato un'altra domenica da goderci.

Ero in officina quando sono stato distratto dal suono forte di un aliante. "questi fanno un passaggio" ho pensato e per una frazione di secondo ho volto lo sguardo per cercare di vedere dal vetro della porta. Subito dopo correvo incontro a chi già non aveva più bisogno di me. In quel preciso istante mi sono reso conto che nella mia mente non esisteva più nulla. Smarrimento totale.

Sono andato avanti, poi, per il resto del giorno a fare ciò che era necessario fare quasi osservandomi dall'esterno e rientrando in me solo per pochi attimi di debolezza quando non riuscivo ad evitare che lo sguardo incrociasse quello di un amico che mi passava vicino. Immerso nel silenzio che, dopo le sirene, aveva colmato l'aeroporto, sotto lo stesso sole e gli stessi cumuli.

Io sono spesso in aeroporto quando non c'è nessuno, ma posso assicurare che non ho mai ascoltato un silenzio come quello di domenica pomeriggio. La malinconia mi riporta col pensiero a un poeta di cui forse non tutti si possono ricordare, il nostro "Edoardo il tabelista", che probabilmente ora sarà felice di poter rivedere il suo Maestro, probabilmente anche lui avrebbe fatto fatica a scrivere qualcosa a riguardo.

Molti altri problemi sono sorti dopo quell'attimo in cui tutto era svanito nell'angoscia e nel dolore, ma a differenza di altri non ho mai provato rabbia e meno ancora risentimento verso nulla o nessuno. Ho già vissuto l'esperienza degli incidenti mortali, durante gare o in quelle circostanze simili occorse agli Aeroclub vicini e soprattutto in questi casi difficilmente riuscivo a staccarmi dai sentimenti, ci conosciamo troppo bene nel ristretto mondo a cui apparteniamo. Questa volta è diverso, però, ho perso oltre agli amici anche la mia "mamma" volovelistica e non mi piace per niente.

Mi trovo a scrivere ora non per far sapere chi o com'era Giancarlo Maestri, si farebbe prima a chiedere chi non lo conosce, come non credo serva dire chi o com'era Angelo Colombo.

Secondo me è importante solo lasciare il messaggio a chi ci leggerà per ricordare che, prima di loro, tanti hanno amato il volo e condiviso la nostra passione che ci rende vivi e liberi, fino al volo più alto. Allo stesso modo altri dopo di loro verranno.

I nostri due amici ci hanno dato tanto, chi più e chi meno a lungo, ma con il medesimo affetto, la stessa simpatia e intensità. Hanno amato tanto il cielo come noi, lo stesso cielo che splendeva domenica e che piangeva lunedì, come se avesse capito di averceli portati via comunque troppo presto.

Sono passati due giorni e ci stiamo preparando per salutarli, abbiamo fatto il nostro meglio per farli sentire a loro agio, con tanti amici, in hangar, gli alianti e altro.

Non so dire quante persone c'erano, ma so che qualcuno è andato a salutarli dalla Salute. Le nuvole basse ad un certo punto sembravano formare un cerchio intorno all'aeroporto, come se non volessero entrare nell'ATZ.

Loro due vedevano tanta gente giù...
avevano già agganciato.

ROBERTO VANONI

Saremo in molti a ricordarlo

Giancarlo ci ha lasciati improvvisamente, in una maniera imprevedibile, proprio lui un così capace e prudente maestro di volo in aliante nel pieno delle sue funzioni, quelle che amava così tanto svolgere.

Alle Sue esequie era presente una incredibilmente numerosa rappresentanza del volo a vela ed il primo volo sul campo di Alzate, di ripresa dell'attività dopo la breve chiusura a seguito dell'incidente, l'hanno compiuto assieme la moglie Bianca ed il figlio Giorgio: un profondo segno che ci indica cosa significhi la continuità della vita e delle passioni umane.

La ragione ci ricorda e ci suggerisce che quanto è successo a Giancarlo è già avvenuto per altri ed altri verranno ad aggiungersi, sta a noi capire, correggere i nostri comportamenti ed accettare con animo aperto e responsabile quest'ultimo insegnamento di Giancarlo.

Saremo in molti a ricordare di questo nostro amico la Sua umana capacità di coagulare in una atmosfera di allegra simpatia uomini di diverse estrazioni. Questa Sua particolare qualità l'ha espressa in maniera eccellente per alcune stagioni a Rieti, un luogo nel quale ha potuto farsi apprezzare e dove ha insegnato come si può agire per non farsi negare collaborazione e ubbidienza da tutti, perchè tutti lo abbiamo fatto spontaneamente con piacere restituendogli spirito d'amicizia.

Ci ha dato moltissimo, troppo forse, il volo a vela ha profitato in eccesso di questa Sua disponibilità e del Suo spirito di servizio. Per questo ce lo ricordiamo rattristati dal pensiero di non poter più sentire la Sua voce in volo né di ascoltarlo con le Sue allegre canzoni.

ATTILIO PRONZATI

* * *

Condoglianze sincere...

Distintissima famiglia "aquilotti allevati"

...già domenica notte – favorito da doppiarazione buona barbera cancellaguai – conciliasonno – durante mio volocieco radente "paradisodibaracca" habet chiaramente riconosciuto vostri cari Giancarlo et Angelo – già promossi Arcangeli – ricevuti con abbraccio stretto da erbesi veribej Alberto Airoidi et Giuseppe Aimone – CAT – ufficiali aviatori "Savoia Ansaldo" 1915/18 con Alavillese – degno rappresentante "Matej" – "Gigi3 osei" Elio Casartelli / A-B Cantù 1933-34 / C Asiago 37 / istruttore Pavullo 1938 stop per me bacciate in fronte Giancarlo et Angelo at ultimo decollo et consolate loro cari – Giorgio "capopattuglia" naturalmente

MOUTENI GIANCARLO

Non so come intitolarlo

Chissà quanta gente avrà pensato di scrivere qualcosa su Giancarlo, il Charlie Masters, chissà quanti campioni? quanti personaggi "ufficiali" avranno scritto e avranno da scrivere su Giancarlo.... ma io umile povero EX volovelista stavolta voglio essere un po' "presuntuoso", eh si perchè quella domenica di Maggio il destino ha strappato un pezzettino di vita anche a me. Nonostante la mia giovane (si fa per dire) età io conoscevo Giancarlo da 25 anni e ragazzi 25 anni sono un bel po' di tempo, ma non sono tanto gli anni come quantità, perchè sicuramente tra voi c'è tanta gente che lo conosceva da molto di più ma sono stati per me gli anni della crescita, avevo 11 anni quando papà mi portò per la prima volta ad Alzate. Era il lontanissimo ormai 1972: Alzate era una pista, un hangar, una torre e tanta gente con una voglia di fare ma soprattutto di stare insieme che ormai oggi mi spiace dirlo non c'è più. E "il Maeistri" con quel suo giubbettino di volo blu con su il corvo istruttore era uno dei poli di questo gruppo. Ed è stato Giancarlo che quel giorno di febbraio di 6 anni dopo scendendo da quel Bergfalke IV mi disse "Stai zitto e vola" e pochi minuti dopo "VOLAVO VERAMENTE DA SOLO" 6 minuti da incubo e da sogno. Con il Gianca sono cresciuto e non solo volovelisticamente con Giancarlo ho diviso 20 anni di weekend più o meno felici Con abbracci e cazziatoni (si può dire cazziatoni in un giornale?), con litigi perchè si vedevano alcune cose da diversi punti di vista, anche quando lui è rimasto ad Alzate ed io sono andato a Missaglia, ma davvero e non è per fare retorica od usare frasi fatte, ti rendi conto di quanto vuoi bene e ami una persona solo quando se ne va...e Domenica 4 Maggio leggendo quel nome sul televideo ho pianto ed ho rivisto tutte le cose fatte con lui e con la sua spinta, passarmi davanti e più le vedevo e più piangevo. Anche se ormai da più di 3 anni non volo più e da più di cinque ci si vedeva forse, una volta all'anno al raduno del Cap, ho risentito la sua voce come quando in un volo che durava ormai da 7 ore mi spinse avanti per finire quei fatidici e maledetti 500, come se fosse lì fuori a prendermi a calci la coda, perchè volevo rinunciare e ho risentito il suo abbraccio, poi dopo l'atterraggio, l'ho rivisto pigliare amorevolmente a male parole mio padre per fargli fare i 50 Km alla veneranda età di 54 anni per avere il "C" d'argento.... ho sentito un dolore che so in tanti come me avete sentito dentro di voi e so che come me molti di voi si sono sentiti come me, orfani di un "altro papà" a cui tanto dovevano e a cui tanto hanno voluto e volevano bene e non basterebbero i numeri di una annata di Volo a Vela a raccontare tutto quello che abbiamo dentro.

PIETRO BRUNI



Angelo Colombo

Aveva conseguito il brevetto di pilota a motore nel 1990, presso l'Aero Club di Como.

Da tempo era presente sui diversi campi di gara come squadrista dei piloti dell'AVL e dell'AVM.

Nel 1993 aveva conseguito il brevetto di pilota d'aliante ma si era principalmente dedicato all'attività di pilota trainatore. Nell'assemblea dell'AVL del marzo scorso era stato eletto Consigliere e coordinatore dell'attività dei piloti trainatori.

Nato a Como il 27.04.73 aveva conseguito il diploma di Perito Aeronautico riportando il voto di 60/60.mi.

Era iscritto al 4° anno di Ingegneria Aeronautica presso il Politecnico di Milano ed insegnava navigazione aerea all'Istituto Tecnico Aeronautico "Luca Bongiovanni" di Como.

Due voli diversi, in due tempi diversi, per scoprire come si volava trent'anni fa e come si vola oggi. Nelle parole di Justin Wills, forse il migliore volovelista inglese.

Passato e presente: trecento chilometri

Domenica 13 Novembre 1994: il giorno di apertura del Campionato Mondiale '95 svoltosi ad Omarama in Nuova Zelanda. Durante la notte un'area di bassa pressione si era avvicinata alla costa; il fronte freddo che vi era associato stava sulle Alpi Meridionali, preceduto da un moderato vento occidentale. Le basse lenticolari facevano sperare in una buona giornata per l'onda. L'onda da Ovest è la mia preferita, magari un po' più debole e più stretta di quella da Nord-Ovest, perchè i venti sono meno intensi e quindi si trova meno turbolenza; spesso inoltre fornisce lunghi tratti portanti nel sottovento delle creste che corrono verso Sud a partire dal Main Divide (la catena principale).

Non era ancora cominciata la competizione, ma ero ben felice di allenarmi con l'LS-6 appena arrivato dall'Inghilterra. Arrivai sul campo a mezzogiorno, sorpreso che i piloti fossero ancora in attesa del decollo programmato per l'una. Il tema assegnato era un triangolo allungato con Bannockburn Bridge primo punto di virata a Sud e Glentanner a Nord. Il punto di partenza di Qualiburn (a Nord-Est) dava una distanza di 300km esatti. Riuscii a montare e zavorrare l'aliante in tempo per decollare prima dello schiarimento. Mi sganciai dal traino a 600m, poi fui aiutato dai 20 nodi di un Sud-Ovest che mi portò a 1700m lungo un pendio che finiva sotto una nuvola scura e vasta. Il margine sopravento di questa correva perpendicolare alla direzione dominante del vento: trovai dapprima ascendenze rotte, poi nelle filappere un buon 4m/s. Intanto il mio pensiero andò ai miei primi 300km.

20 agosto 1965. Ero fiero di essere membro della RAFGSA di Bicester e, con l'aiuto del leggendario Andy Gough, in sei mesi avevo più che raddoppiato le 60 ore volate a Lasham nel corso dei precedenti due anni e mezzo; completato il C. d'Argento, ero orgoglioso di aver ottenuto il passaggio sullo Skylark 4, allora uno dei migliori aliанти di classe libera.

Aveva piovigginato per tutto il giorno precedente, un fronte caldo si era sciolto con il passaggio serale di un fronte freddo. La mattina dopo mi recai a Bicester con la mia

Austin A40, osservando il cielo blu e limpido, privo di nuvole e con un leggero venticello da Ovest. Non ero il primo ad arrivare: Jack Harrison ed un sergente della RAF di nome Bill avevano già prenotato l'Olympia 419 e il K-6CR, pianificando un traino doppio di almeno un'ora. Da un punto a Nord-Ovest di Gloucester avrebbero volato col vento in coda per atterrare a Great Yarmouth, con il Diamante di meta (300 km) in tasca. Andy mi affidò lo Skylark dalla fusoliera blu e le ali color crema. Come il resto della flotta non aveva la radio, ma sul cruscotto primeggiava un vario elettrico (senza audio) e l'orizzonte giroscopico. Fotografai una tabella di 305km per una spezzata con partenza a Moreton-in-Marsh, un breve tratto controvento verso Cheltenham, e poi la corsa col vento a favore verso Great Yarmouth. Gli altri decollarono alle 10,30 mentre io partii alle 11,15 al traino di un Chipmunk.

Mentre salivo davanti alla nube, notai che la copertura alta associata al fronte era più spessa e vicina di quanto avessi immaginato, facendomi decidere per una partenza immediata. Fortunatamente Qualiburn era visibile. La quota di partenza era stabilita in 3000m quindi, attendendomi forti discendenze, cominciai una planata da 4000m. Il margine si dimostrò insufficiente, ma l'aria era tranquilla e potei attraversare il traguardo di partenza alla VNE a 2800m, tornando verso la lenticolare. Di nuovo in salita, rallentai a 170km/h e seguii il bordo d'attacco della nube fino ai 4200m. La montagna sottostante aveva un cresta che correva verso il vento, rompendo così il sistema d'onda: la mia intuizione fu confermata osservando la lenticolare del sistema d'onda sopravento, che era sfrangiata e creava due code di condensazione un po' disordinate. Seguii una di queste code volando 220km/h e persi solo 700m prima di trovare una nuova salita all'ingresso della valle che mi avrebbe portato al primo pilone. Da qui le condizioni erano eccellenti, un muro di nuvole alte 3500m si protendeva verso la copertura che scendeva ripida ad Ovest per unirsi allo strato frontale e alla pioggia solo 25km più in là. Volai lungo questo fronte per oltre 40km

a 240km/h, continuando a guadagnare quota. A 4900m il GPS diceva che il vento era diminuito a soli 64km/h da 270 gradi, dandomi una componente contraria alla mia rotta di soli 23km/h. Seduto in un abitacolo ben sigillato, circondato dalla forma filante del mio bianco LS-6 e con la nuova, comoda cannula per l'ossigeno, mi sentivo allo stesso tempo isolato e compenetrato del mondo esterno.

A 6000m, cercando di non entrare nella copertura alta, un fine cambiamento nel sibilo del flusso d'aria sulla cellula mi avvertì di ridurre la velocità a questa altitudine. Una pagina del display GPS mostrava che l'LS-6 con i suoi 240 kg di carico (pilota e acqua) stava correndo verso il pilone con una groundspeed di 310km/h, più di 5 km al minuto.

Coprii gli 88 km per Bannock Bridge in 25' 50", con un guadagno di quota di 3000m e il GPS mi consentì di aggirare con precisione il punto di virata che stava 5 km più sotto.

Il cielo sopra Moreton-in-Marsh si era riempito di cumuli. Dopo aver impresso la tacca nel barografo, la prima termica portò lo Skylark in base nube a 1300m. Potevo vedere Cheltenham 30km più ad Ovest, in fondo ad un'invitante strada di cumuli. Abbassai il muso con l'assetto per i 115km/h. Trovavo facilmente le termiche nella valle del Severn, mentre avanzavo verso la città con il suo visibilissimo gasometro e diverse linee ferroviarie convergenti nella stazione. In poco più di mezz'ora aggirai il pilone con un raggio di circa 3km, fidandomi del trim molto efficace mentre avevo le mani impegnate a fotografare l'intera città con la mia grossa Canon.

Mi sentivo come un re, circondato da magnifiche basi brune che proiettavano ombre sulla campagna, fino all'orizzonte, con 270km da percorrere per il punto d'arrivo remoto.

Il secondo tratto verso Glentanner iniziò come una copia del primo. Giunto a Nord del Pisa Range, volai ancora più ad Ovest per ridurre la deviazione dalla rotta ideale, obbligandomi ad attraversare una vasta zona priva di ascendenze sotto la coper-

tura che intanto aveva riempito il cielo. Ormai a 3800m al margine Nord del Lindis Pass, vidi una lenticolare densa e scura 15km a Nord di Omarama, la cui base era a 2800m. Rallentai a 170km/h per arrivare con almeno questa quota, tanto l'effetto combinato dell'altitudine e della componente di vento a favore mi dava ugualmente una groundspeed di 200km/h. Forse avrei dovuto spingere un po' di più, visto che dopo la planata di 30km la lenticolare mi regalò un bel 6m/s, nonostante avessi accelerato fino a 270km/h.

La nube curvava verso Nord sul Lago Pukaki nel sottovento del Ben Ohau Range, che di solito genera le migliori salite di tutta la regione. Ai piedi della sua cima più alta (2800m), verso Est si trova Glentanner. Tuttavia ogni cresta era avvolta da nubi e pioggia del fronte che si avvicinava.

A 4200m, con ancora 15km da percorrere, decisi per una rotta diretta anche se ciò significava volare nello spazio blu tra la nube frontale e la lenticolare. A 7km dal pilone l'LS-6 precipitava di 10m/s a 3100m. Spruzzi di pioggia crepitavano sulla cappottina quando, senza alcun preavviso, entrai in un'incredibile turbolenza, obbligandomi a ridurre la velocità rapidamente. A 2800m il GPS mi confermò che avevo raggiunto il pilone. Il secondo tratto aveva richiesto 35' 10", con una perdita di quota di 3200m.

La base si alzava e con il vento in coda lo Skylark tornò presto a Moreton-in-Marsh, alternando planate e termiche. Silverstone passò via mentre volavo verso la piana del Bedfordshire. Confrontai per sicurezza la lettura della bussola con l'allineamento delle chiese di Cambridge, il mio aeroporto alternativo.

Ero impegnato a navigare, ora riconoscendo la foresta di Thetford, poi l'inconfondibile sagoma della cattedrale di Norwich. Sopra la città torreggiava un cumulo dalla strana base stracciata, in cui riconobbi un segno della brezza di mare. Salii in nube fino a 2000m grazie all'orizzonte artificiale, poi lasciai che lo Skylark mi portasse sulla costa a Great Yarmouth.

Al largo, vicino al campo di North Denes, delle foche brune prendevano il sole su un banco di sabbia, ed io circuitavo per l'atterraggio. A tre ore e mezza dallo sgancio ero il primo ad arrivare.

Il computer indicava che il tratto finale di 66km non avrebbe richiesto ulteriori gua-

dagni di quota, ma avevo già imparato quanto valga evitare turbolenza e discesa. Puntai quindi verso il margine della lenticolare che avevo già usato. Arrivai più basso, ma la salita era straordinaria, 7,5m/s mentre correvo alla VNE e virai verso Omarama. A 4000m l'unico problema di cui occuparmi era di attraversare il traguardo con le ali ancora attaccate.

North Denes era solo un piccolo campo d'aviazione con pista in erba e un filare d'alberi lungo il confine Est. Atterrai nella leggera brezza di mare. Il proprietario era in volo con dei turisti sul suo Auster, ma sua moglie mi permise di chiamare Bicester con il telefono dell'ufficio.

Andy era felice di sentire del mio successo e gli assicurai che gli altri sarebbero arrivati di lì a poco. Devo essere stato convincente, infatti Andy mandò subito due carrelli e arrivò di persona con l'Auster per recuperare il terzo aliante.

Tornai fuori per vedere Jack Harrison atterrare con il 419, seguito dal proprietario del campo. Ci presentammo, e lui firmò le nostre dichiarazioni di atterraggio, ma quando gli parlammo dei nostri accordi per il recupero sembrò molto allarmato e disse che il traino aereo era impossibile a causa del vento e degli alti alberi in testata pista.

Corsi di nuovo a chiamare Bicester, ma Andy era appena decollato. Lo aspettai miseramente per un'ora e mezza, appena distratto dal tardo arrivo di Bill che uscì lamentoso e scricchiolante dall'abitacolo, giurando sulla tomba dei suoi antenati di non volare mai più in un K-6.

Appena Andy parcheggiò l'Auster, gli spiegai la situazione. Interruppe le mie scuse con uno dei suoi indimenticabili sorrisi e disse "Bene! Ma ora ci penso io". Estrasse una bottiglia di whisky dal sedile posteriore e scomparve nell'ufficio. Poco dopo il proprietario uscì reggendo quella che sembrava la stessa bottiglia, ora avvolta in carta di giornale, dichiarando ad alta voce che se ne stava andando a casa perchè l'aeroporto era ufficialmente chiuso. Prese la sua auto e se ne andò.

"Bene! Bill si rifiuta e tu sei il più leggero, quindi porta il K-6 più lontano che puoi a Nord e decolleremo verso Sud col vento al traverso. E sbrigati, che sta per venire buio!" Legato nel K-6, la cui coda era seppellita nei cespugli al margine del campo, allarmato guardavo Andy che si era allineato con l'Auster accanto a me. Bill mi agganciò il cavo con un ultimo "meglio a te che a me", Andy diede tutto gas e mollò i freni. Lo

guardai rombare via con il cavo che gli serpeggiava dietro, finchè ci fu un colpo tremendo e il K-6 scattò avanti come una lepre spaventata.

Solo al quarto rimbalzo riuscii a tenere l'aliante per aria e il mio interesse si spostò sull'avvicinarsi del confine Sud: un rialzo del terreno e oltre un campeggio con le tende ordinatamente disposte in file parallele. La pista mi sembrò cortissima; preso dalla disperazione alzai il K-6 più che poter, per poi affondare allentando il cavo. Intanto vidi che la mano di Andy raggiungeva il comando dei flap e l'Auster si lanciò in aria, passando il rialzo per poi tornare sul terreno. L'istante successivo eravamo nel campeggio, fortunatamente allineati con il viale centrale; vedevo, con la coda dell'occhio, le tende passar via vicino all'estremità alare, e uomini in maniche corte incapaci di prendere in bocca le loro pipe, congelati nel paesaggio. Poi l'Auster prese velocità e volammo via. Mi stupivo sempre della benevolenza e della tolleranza di cui godeva la RAF in quei giorni: mentre ripassavamo sul campeggio qualcuno ci faceva persino dei cenni di saluto.

Il lungo traino verso casa fu nel tramonto, con il cielo tinto del rosso delle nuvole alte di un prossimo fronte caldo. Passando Bletchey, le luci nelle strade si accendevano e raggiungemmo Bicester quasi al buio. Dall'hangar aperto una luce si proiettava sulla pista, le prime gocce d'acqua caddero mentre spingevamo dentro il K-6. Andy mi disse che il prezzo del traino era dimezzato perchè era un volo d'insegna riuscito, il totale era meno di 2 sterline. La prima bibita dalla colazione del mattino mi fece stare male. Ma deliravo dalla felicità e non me ne importava nulla. Era il giorno del mio diciannovesimo compleanno.

Ancora 30km da fare e rifiutai di scendere ad alta velocità: sotto i 3000m la turbolenza era in agguato. Continuai alla VNE e tagliai il traguardo in aria calma a 3000m, la quota di partenza. La radio annunciò "Arrivo valido, numero uno, ma un po' alto". Durante la spirale con i diruttori estratti, la prima da quando avevo passato il traguardo di partenza, il display statistico del computer mostrava che il tempo impiegato sul percorso era di 1h 16' 54", alla media di 234km/h.

Se potessi avere di nuovo diciannove anni.

di JUSTIN WILLS
da Sailplane and Gliding, Ago 96
a cura di Aldo Cernezzì

AeroClub Volovelistico Lariano

Ente Federato all'Aero Club d'Italia

Onorevole Questura di Como
Comando Polizia Stradale
Via Italia Libera 10
22100 COMO CO

Ministero dell'Interno
Compartimento Polizia Stradale Lombardia
Sezione di Como

5 Marzo 1997

Prot. nr. 2489/282

Como, lì 14 Aprile 1997

Circolazione in Italia di rimorchi per trasporto alianti provenienti dall'estero e dotati di un solo asse.

In coincidenza con la stagione primaverile e attratti dalle favorevoli condizioni meteorologiche italiane, giungono sui nostri aeroporti molti piloti d'alianti svizzeri, tedeschi e austriaci.

Questo flusso turistico-sportivo si protrae fino a tutto Agosto per la partecipazione alle gare internazionali organizzate dall'Aero Club d'Italia sull'Aeroporto di Rieti.

Negli anni passati alcuni piloti stranieri sono stati multati dalla Polizia Stradale poichè i loro rimorchi ad un solo asse non potevano circolare in Italia.

Essi ritenevano – e del resto anche i volovelisti italiani ne erano convinti – che un **bene mobile registrato**, dotato quindi di carta di circolazione rilasciata nel paese di origine (specie se appartenente all'Unione Europea), potesse circolare liberamente in ogni nazione europea per il principio della reciprocità.

Formuliamo ora la presente lettera col vivo desiderio di avere dallo Spettabile Comando in indirizzo un preciso orientamento tecnico-legale sull'argomento da riportare ai nostri colleghi piloti in procinto di iscriversi alle competizioni o più semplicemente intenzionati a passare brevi periodi di vacanza volative nel nostro Paese.

Ringraziamo anticipatamente e porgiamo i più distinti saluti.

AEROCLUB VOLOVELISTICO LARIANO
il Segretario
(Egidio Galli)

per contatti diretti:
Egidio Galli, Aeroporto di Alzate Brianza,
telefono 632.772 e telefax 630317.

OGGETTO: Circolazione in Italia di rimorchi per trasporto alianti provenienti dall'estero e dotati di un solo asse.

Spett.le
AEROCLUB VOLOVELISTICO ITALIANO
presso "Aeroporto Simone da Orsenigo"
22040 ALZATE BRIANZA

In risposta al quesito posto da codesto Ente con lettera del 05 marzo c.a., si comunica che la circolazione in Italia dei rimorchi per trasporto alianti è disciplinata dai seguenti articoli del Codice della Strada:

- art. 56/2° comma lett. f) "caratteristiche dei rimorchi ad uno o due assi, per trasporto attrezzature turistiche e sportive, quali imbarcazioni, alianti od altre;
- art. 61/1° comma lett. a) - b) e c) e 2° comma:
 - larghezza massima non eccedente 2,55 m;
 - altezza massima non eccedente 4 m;
 - lunghezza totale dei veicoli isolati a due o più assi 12 metri, con esclusione dei semirimorchi;
 - lunghezza massima degli autotreni 18,75 m.

Ciò premesso, i complessi veicolari, costituiti da un solo veicolo traente e da un rimorchio ad uno o due assi, possono circolare alle seguenti condizioni:

- i rimorchi ad uno o due assi non devono eccedere i 12 m, ed essere trainati da idonei veicoli a motore;
- i complessi debbono essere dotati delle segnalazioni visive e di illuminazione conformi, dei documenti di circolazione prescritti nei paesi di immatricolazione, e di certificazione assicurativa valida "Carta Verde";
- la velocità massima dei complessi non dovrà superare **70 km/h fuori dei centri abitati e 80 km/h sulle autostrade**, in conformità di quanto prescritto dall'art. 142/2° comma lettera e) del Codice della Strada, fermo restando l'osservanza di altre limitazioni della velocità, imposte dalla segnaletica verticale.

IL DIRIGENTE LA SEZIONE
(... Q. A. Dott. Roberto Campisi)

Verbale riunione CPS/VV del 7 marzo 1997

Il giorno 7 marzo 1997, presso la sede della ditta CORIUM - V. Buonarroti - Milano, previa autorizzazione del Presidente Ae.C.I., si è riunita la Commissione Permanente di Specialità di Volo a Vela, per discutere del seguente O.D.G.:

- 1) Approvazione verbale riunione precedente;
- 2) Approvazione preventivi gare nazionali;
- 3) World Air Game;
- 4) Aero Club Centrale di Volo a Vela;
- 5) Attività squadre nazionali all'estero;
- 6) Varie ed eventuali

Sono presenti i Sigg.ri:

Sig. Roberto Manzoni	Presidente
Sig. Smilian Cibic	Componente
Sig. Pierangelo Pietra	Componente
Sig. Rocco Mollicone	Segretario

Invitati i Sigg.ri Piero Pugnetti, Carlo Marchetti e Roberto Monti.

Assenti giustificati i Sigg.ri Luciano MAYER e Michele FERNANI.

La CPS/VV passa a discutere dei punti iscritti in agenda.

- 1) Approvazione verbale seduta precedente

La Commissione all'unanimità approva il verbale della seduta del giorno 7 febbraio 1997.

- 2) Approvazione preventivi gare nazionali.

2.2.1 Campionati Italiani Classe Standard e 15m., Ae.C. Parma 24 maggio - 1 giugno 1997.

La CPS propone al C.F./C.E. dell'Ente di concedere all'Ae.C. Parma organizzatore dell'evento oggetto, un contributo ammontante a complessive L. 30.000.000, così come risulta dal prospetto redatto dalla CPS stessa (all. 1).

2.2.2. Campionato italiano Classe club e Coppa del Velino, Ae.C.C.V.V. 19 - 27 luglio 1997.

La CPS propone al C.F./C.E. dell'Ente, di concedere all'Ae.C.C.V.V., organizzatore dell'evento oggetto, un contributo ammontante a complessive L. 24.000.000. -, così come risulta dal prospetto redatto dalla CPS stessa (all. 2) .

2.2.3 Campionato italiano Classe Libera e Coppa Internaz. Mediterraneo, Ae.C.C.V.V. 2 -12 agosto 1997.

La CPS propone al C.F. / C.E. dell'Ente, di concedere all'Ae.C.C.V.V. organizzatore dell'evento oggetto, un contributo ammontante a complessive L. 50.000.000, così come risulta dal prospetto redatto dalla CPS stessa (all. 3).

2.2.4 Campionato italiano Classe Promozione - Open Cup - di Rieti, Ae.C.C.V.V. 14 - 24 agosto 1997.

La CPS propone al C.F./C.E. dell'Ente, di concedere all'Ae.C.C.V.V. organizzatore dell'evento oggetto, un contributo ammontante a complessive L. 26.000.000, così come risulta dal prospetto redatto dalla CPS stessa (all. 4).

2.2.5 Campionato Italiano Distanza A.V.A.L. marzo - settembre 1997.

La CPS propone al C.F./C.E. dell'Ente, di concedere all'Ae.C. Volovelistico Alta Lombardia, organizzatore dell'evento oggetto, un contributo ammontante a complessive L. 30.000.000, somma residua sul cap. 41 anno 1996.

- 3)WA.G.

La CPS, attende l'eventuale finanziamento straordinario (C.O.N.I.) per precisare la rappresentativa nazionale ai campionati di Volo a Vela (World Class) e per il Campionato del Mondo di Acrobazia.

- 4) Aero Club Centrale di Volo a Vela.

L'Ing. Pugnetti, illustra ai componenti della CPS/VV il lavoro svolto dall' Ae.C.C.V.V., relativo alla classificazione e determinazione listino prezzi delle parti di ricambio degli aerotraineri L. 19.

La CPS, nel prendere atto della relazione dell'Ing. Pugnetti auspica che l'Ente dia esecuzione alla delibera del C.F. n°294 del giorno 8 novembre 1996, così da concedere all'Ae.C.C.V.V. il contributo stanziato per il lavoro effettuato dallo stesso Ae.C. federato.

Tale operazione potrà far rientrare l'Aero Club Centrale volo a vela delle spese sostenute per tale incarico, e di conseguenza la liquidità necessaria per la propria attività istituzionale.

- 5) Attività squadre nazionali all'estero

La CPS, richiede all'Ente l'iscrizione tempestiva della rappresentativa nazionale ai campionati mondiali di Saint Auban (Francia) e precisa i nominativi degli assistenti delle rappresentative nazionali impegnate in competizioni all'estero:

Campionati Mondiali Saint Auban (Francia) 30 giugno - 12 luglio 1997

Assistenti di squadra i Sigg.: Roberto VANONI, Iacopo BARIOLI, Giorgio BALLARATI, Zaccheo MANZONI, Alberto ODETTI.

Assistente tecnico: Sig. Cesare RUGGERI.

Direttore sportivo (assistente sportivo) Sig. Roberto MONTI. Campionati Pre-Europei Leszno (Polonia) 27 luglio - 10 agosto 1997.

Assistenti di squadra Sigg.: Mattia PAOLILLO, Stefano BRIGLIADORI, Attilio PRONZATI.

Campionati Europei femminili Prievidza (Slovacchia) 1 - 15 luglio 1997.

Assistente di squadra Sig. Antonio Caraffini.

Campionati Europei juniores Mussbach (Germania) 8 - 22 agosto 1997.

Assistenti di squadra i Sigg.: Alessandro PESSIONI e Romano BALLARATI.

- 6) Varie ed Eventuali

La CPS approva l'elenco dei giudici di acrobazia aliante e ne propone al CF/CE dell'Ente la relativa nomina.

La Commissione, auspica che l'Ente decida per una positiva ed urgente valutazione della richiesta di federazione formulata all' Ae.C.I., da parte del Club Aereo Pavullo, in quanto lo stesso Club è in una situazione instabile per il futuro dell'Aeroporto stesso e quindi anche del Club Volo Pavullo.

L'Ing. Pugnetti, comunica alla Commissione che sono giunti in Ae.C.I., i preventivi della ditta Elan, relativi agli aeromobili DG505 Biposti (aerotraineri), pertanto si invita l'Ente ad una rapida decisione in materia, in considerazione anche dei tempi lunghi da parte della ditta in fatto di consegne.

La Commissione chiede all'Ae.C.I. la possibilità di spedire ai componenti della commissione stessa, una volta approvati, i verbali delle riunioni della Commissione.

Terminati i punti iscritti in agenda, alle ore 20.00 il Presidente dichiara chiusa la riunione.

IL SEGRETARIO
(Rocco MOLLICONE)

IL PRESIDENTE
(Roberto MANZONI)

Aero Club d'Italia

Associazione Unavia

L'Aero Club d'Italia ha aderito, per l'anno 1997, all'Associazione Unavia, organismo di certificazione dei sistemi di qualità del settore aziende aeronautiche e spaziali federato all'Ente Nazionale di Unificazione, accreditato presso l'European Accreditation Of Certification (EAC) ed ufficialmente riconosciuto dai principali Paesi Europei - CUI sarà possibile prospettare l'effettuazione e la redazione di studi ed analisi relativamente alle problematiche tecnico-normative, alla Certificazione di qualità della produzione e manutenzione degli aeromobili ed i relativi processi, impieghi, servizi e personale addetto.

Giudici di Acrobazia in Aliante - anno 1997

Sono stati nominati i seguenti giudici di acrobazia in aliante:

Giudici F.A.I. Powered e Gliders

Andraghetti Giuliano	Ae.C. Lugo
Andraghetti Luca	Ae.C. Viterbo
Di Biase Luisella	Ae.C. Lugo
Poli Valentino	Ae.C. Viterbo
Santagostino Marida	Ae.C. Milan

Giudici F.A.I. Gliders

Corrias Lina	Ae.C.C.VV.
Marchetti Carlo	Ae.C. Roma

Giudici Nazionali Gliders

Aguglia Margherita	Ae.C. Viterbo
Carazzi Daniela	Ae.C.C.VV.
Dallan Sergio	Ae.C. Milano
Filippini Pietro	Ae.C. Viterbo
Marzetti Tomaso	Ae.C. Lugo
Meroni Emilia	Ae.C. Milano
Nascimben Simone Pietro	Ae.C. Viterbo
Pasini Irene	Ae.C. Lugo
Russo Vittorio	Ae.C. Rieti
Selvatici Giampaolo	Ae.C. Lugo

Assistenti giudici

Adragna Domenico	Ae.C.C.VV.
Di Belardino Marco	Ae.C.C.VV.
Duranti Piero	Ae.C. Roma
Mattei Andrea	Ae.C. Vercelli
Todaro Bruno	Ae.C. Viterbo

Campionati Italiani di Volo a Vela - anno 1997

I Campionati Italiani di Volo a Vela 1997 si svolgeranno secondo il seguente calendario:

- Ae.C. Centrale di Volo a Vela: 19-27 luglio 1997, Camp.to Ital. Classe Club e Coppa del Velino. Direttore di gara: Wolfram Pramstaller.
- Ae.C. Centrale di Volo a Vela: 14-24 agosto 1997, Camp.to Ital. Promozione Open Club. Direttore di gara: Diego Villa.
- Ae.C. Parma: 24 maggio - 1° giugno, Camp.to Ital. Classe Standard e 15 metri. Direttore di gara: Piero Pugnetti.

Campionati del Mondo ed Europei di Volo a Vela - anno 1997

Ai Camp.ti del Mondo di Volo a Vela in programma a Saint Auban (Francia) dal 29 giugno al 13 luglio 1997, partecipa la rappresentativa italiana composta da:

- Smilian Cibic - Caposquadra
- Stefano Ghiorzo, Giorgio Galetto - piloti classe 15 metri
- Thomas Gostner, Luciano Avanzini e Corrado Costa - piloti classe Standard
- Roberto Vanoni, Jacopo Barcoli, Giorgio Ballarati, Zaccheo Manzoni, Alberto Odetti (Assistenti di squadra)
- Cesare Ruggeri (Assistente Tecnico)
- Roberto Monti (Direttore Sportivo)
- Roberto Vanoni (Caposquadra)

Camp.ti Europei di Volo a Vela in programma a Prievidza (Slovenia) dal 19 luglio al 3 agosto 1997, partecipa per l'Italia la seguente rappresentativa:

- Margherita Acquaderni (pilota classe 15 metri) e Antonio Caraffini (Assistente).

* * * *

Circolare n° 36/97 del 16.05.97

Oggetto: **Corso Istruttori Volo da Diporto o Sportivo con apparecchi privi di motore**

Con la presente lo scrivente Aero Club d'Italia intende portare a conoscenza di tutti gli interessati che il Comitato Esecutivo dell'Ente, nella seduta del 9 maggio 1997, ha deliberato l'istituzione di un corso per la qualificazione di istruttori per il Volo da Diporto o Sportivo con apparecchi privi di motore.

Tale corso si terrà, nelle date sotto indicate, a cura della scuola certificata "Volo Libero I Sibillini" di Sarnano (Macerata), presso il campo di volo del "Monte Cucco" e le strutture per il volo site nel Comune di Sigillo (Perugia):

- dal 13/06/1997 al 15/06/1997, per le prove di preselezione;
- dal 28/06/1997 al 05/07/1997, per lo svolgimento del corso;
- dal 12/09/1997 al 14/09/1997, per gli esami finali.



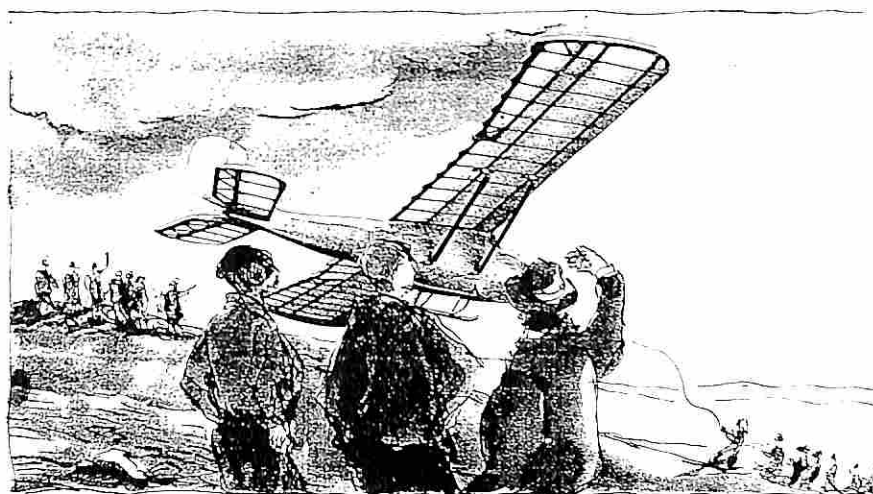
Un Condor ad Asiago

Quale uccello può esprimere il volo veleggiato meglio del Condor? Questo uccello maestoso ha infatti ispirato molti costruttori famosi di alianti, da Hans Jacob a Luigi E. Teichfuss; ed è proprio di quest'ultimo progettista e costruttore italo-svizzero che vogliamo parlare, o meglio, del suo Condor e della sua curiosa storia.

Facciamo un salto indietro negli anni, diciamo un salto di oltre settanta anni. Per poter dire "C'ero anch'io" bisognerebbe avere oggi superato i novant'anni e per di più avere buona memoria. I veri protagonisti di quelle pionieristiche avventure di cui parleremo se ne sono già andati da qualche tempo,



Il Moritz di Martens lanciato dal monte Sisemol ad Asiago



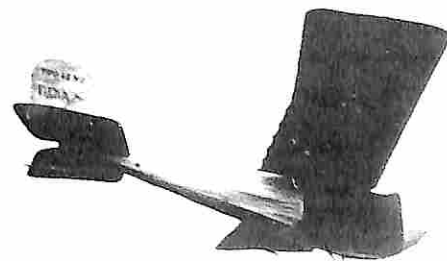
Il Condor di Teichfuss prende il volo dal monte Sisemol

lasciando però un buon ricordo di loro e delle loro eroiche imprese: personaggi come Cattaneo, Segrè, Teichfuss. Siamo nel 1924, la prima guerra mondiale è finita da qualche anno ed è già un ricordo lontano. Forse un po' meno per i Tedeschi, ai quali è stato proibito di costruire qualunque macchina volante a motore.

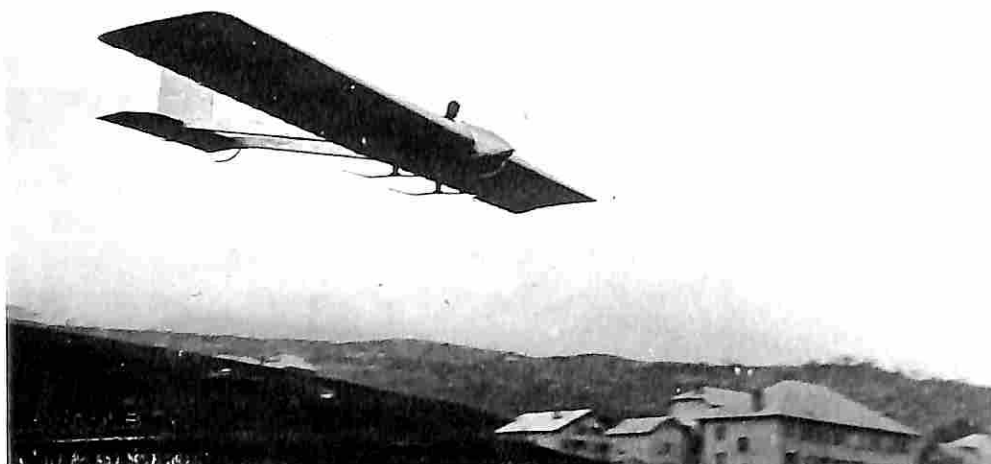
La Lega Aerea Nazionale, in collaborazione con la Gazzetta dello Sport, organizza il primo concorso nazionale di volo a vela, modificato poi in concorso internazionale per la partecipazione di alianti e piloti tedeschi. Sta per nascere il Volo a Vela in Italia e

precisamente ad Asiago, sul Monte Sisemol. Gli studenti universitari pavesi, animati da Ettore Cattaneo, a costo di grandi sacrifici, realizzano il Goliardia, progettato dal Cattaneo stesso con Emanuele Gambilargiu e il Febo Paglierini, costruito su disegni forniti dalla ditta Gambardini di Cameri. Questi, insieme a Luigi Federico Teichfuss con il suo Condor, da lui progettato e costruito sotto le gradinate del velodromo di Bologna, si confrontano con i piloti tedeschi presenti al concorso con le loro macchine molto avanzate per quei tempi, come il Moritz di Martens, il Deutschland e Konsul di Fuchs e l'Alte

Dessauer di Papenmayer. Fu già un'impresa portare queste macchine volanti sul Monte Sisemol spingendole su rudimentali carrelli improvvisati e soprattutto a forza di braccia. Inoltre il Monte Sisemol, come tutte le zone vicine, era stato teatro di aspre battaglie, ancora visibili attraverso le asperità del terreno. Tuttavia ci voleva ben altro per scoraggiare questi audaci pionieri del volo che, malgrado le difficoltà economiche che avevano dovuto fronteggiare per la costruzione dei loro alianti e la mancanza di denaro, decisero di noleggiare un mulo per la modica cifra di lire cinque al dì, più vitto ed alloggio. Non fu tanto un



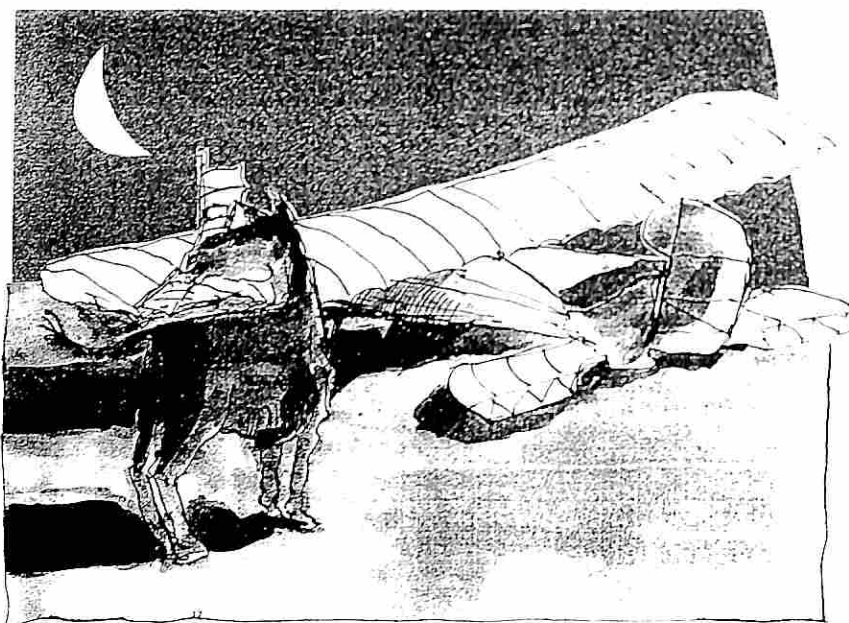
Una rara foto del Condor in volo ad Asiago



Il gogliardia in volo dal monte Sisemol

problema di alloggio in quanto il cielo di Asiago era più che sufficiente per il mulo, battezzato dagli studenti universitari Matricola, ma piuttosto il vitto, costituito da foraggio procurato alla benemeglio nei dintorni del pendio.

Purtroppo una notte, Matricola, dopo aver mangiato la paglia dei giacigli posti sotto le ali del Condor, continuò tranquillamente a pasteggiare con la tela dell'ala che doveva avere un sapore gradevole e appetitoso. Il risveglio di quella mattina fu agghiacciante, essendo il Condor in quelle condizioni praticamente fuori uso. Ma Teichfuss non era persona che si dava per vinto così facilmente e dopo una breve riflessione e valutazione del danno subito, ecco la decisione di provvedere alla riparazione. Evidentemente non c'erano sulle pendici del Monte Sisemol attrezzature e materiali per effettuare riparazioni a regola d'arte e così si dovette ripiegare su



Il mulo Matricola assaggia un nuovo tipo di pastura



La rovinosa caduta a seguito della malefatta di Matricola

mezzi di fortuna per "mettere una pezza" al Condor danneggiato.

Il buco prodotto da Matricola venne tappato con fogli di cartone inchiodati sulle centine che per fortuna, essendo di legno, avevano resistito alla robusta dentatura del mulo, e successivamente rivestiti di tela, che in mancanza di tenditela era stata inamidata con del normale amido per stirate. Sistema molto ingegnoso, ma certamente non il massimo della robustezza e della sicurezza. E così il Condor, con il suo vistoso cerotto, fu pronto a riprendere la gara e non mancò certamente l'intrepido pilota a riportarlo in volo, ... quasi come nulla fosse accaduto. L'audace pilota fu il Maresciallo Canavesi, che, ahimè, ne pagò le conseguenze. Dopo essere stato lanciato nell'aria, l'ala rattoppata si svergolò vistosamente. Il Condor fece una piroetta

che lo sfortunato Canavesi non poté controllare e precipitò con una spettacolare cappottata e si rovinò irrimediabilmente.

Il Maresciallo Canavesi venne ricoverato all'ospedale dove rimase per parecchie settimane con commozione cerebrale, ma alla fine si riprese e con lui ripresero nuove audaci avventure volovelistiche. Alcuni anni dopo e forte dell'esperienza fatta ad Asiago, oltre alle valutazioni eseguite sugli alianti dei piloti tedeschi partecipanti al concorso, Teichfuss disegnò un nuovo libratore per insegnare il volo librato a giovani piloti e anche a questo diede il nome di Condor, a ricordo del primo e vero Condor che ha volato nel cielo di Asiago.

IL LANCIO CON PARACADUTE DALL'ALIANTE

a cura di GUIDO BERGOMI

PREMESSA

In seguito ad una richiesta da parte di un Ente straniero ho svolto una piccola indagine su alcuni, precisamente sei, lanci con paracadute da alianti avvenuti in Italia anche in epoche non proprio recenti. I dati ricavati sono riassunti nella seguente tabella:

Risultato di una indagine su 6 piloti italiani che hanno sperimentato un lancio con paracadute da aliante

CARATTERISTICHE INCIDENTE							PILOTI INTERESSATI			NOTE
N	ANNO	TIPO DI ALIANTE	CAUSA DELL'INCIDENTE	FASE DEL VOLO	QUOTA APPROSS.	VELOCITÀ KM/H	ETA	ORE DI VOLO	DANNI PERSONALI	
1	1962	CVV Canguro	collisione	virata	850	100	36	350	—	
2	1974	S.H.K.	perdita controllo	pre-stallo	400	75	48	1450	—	
3	1981	Cirrus std.	collisione	termica	1500	85	50	1400	ferite leggere	
4	"	" "	" "	" "	800	100	39	60	" "	stesso incid.
5	1987	A.S.K. 21	" "	" "	"	90	37	70	—	" "
6	"	" " stesso)	" "	" "	"	"	42	100	—	" "

PER APRIRE E LIBERARSI DELLA CAPOTTINA				PER USCIRE DALL'ALIANTE		NOTE
N	LEVE AZIONATE	DIFFICOLTÀ	FORZA IMPIEGATA	POSIZIONE DELL'ALIANTE	DIFFICOLTÀ	
1	2	nessuna	piccola	rovescio	no	nessuna
2	1	" "	nessuna	normale	no	qualche difficoltà nel guidare il paracadute in discesa
3	nessuna (cap. esplosa)	" "	" "	rovescio	no	gamba sinistra urta il pannello strumenti
4	2	leggera	piccola	picchiata	no	atterraggio in terreno accidentato
5	1 (anteriore)	irrelevante	irrelevante	picchiata ver.	no	qualche difficoltà nel guidare il paracadute
6	2 (posteriore)	qualche	" "	" " "	no	" " " " " " "

INTERPRETAZIONE DATI

Esaminando la suesposta tabella riassuntiva si possono notare alcune particolarità e precisamente:

- tutti i lanci si sono risolti senza danni o quasi per il o i piloti. I paracadute hanno tutti funzionato perlomeno in modo sufficiente;
- tutti i casi, tranne uno, sono avvenuti in seguito a collisione in volo;
- nessuno ha riscontrato particolari difficoltà ad uscire dall'aliante, ma in un caso si è verificato un ferimento alla gamba per urto contro il cruscotto;
- qualche difficoltà è stata riscontrata in qualche caso per liberarsi dalla capottina;
- qualche difficoltà, dovuta ovviamente alla mancata esperienza specifica, si è avuta nel guidare il paracadute durante la discesa per cercare di evitare zone di atterraggio accidentate.

CONSIDERAZIONI ED INSEGNAMENTI

Sebbene il numero limitato dei casi presi in esame non consenta di effettuare una efficace casistica, si possono tuttavia fare alcune considerazioni e trarre qualche insegnamento integrando i dati ricavati con più generali conoscenze ed esperienze.

Espulsione della capottina

— *si può dire che tutti gli alianti hanno bisogno dell'azionamento contemporaneo di 2 leve per espellere con certezza la capottina.*

L'azionamento della sola leva di emergenza che si trova a destra non garantisce la riuscita dell'operazione.

Nel caso di necessità quindi, ogni pilota dovrebbe fare mente locale al fatto di dover adoperare entrambe le mani, contemporaneamente, con decisione e sapendo che movimenti deve fare.

Nella stragrande maggioranza dei casi la manovra di sgancio capottina consiste nel tirare all'indietro entrambe le leve rosse, ma non è detto che sia sempre così. Nel K.13 ad esempio la procedura più giusta dovrebbe esprimersi così:

con la mano sinistra tirare indietro il pomello relativo e contemporaneamente con la mano destra spingere in avanti tutta la capottina per farla uscire dai cardini, quindi spingerla verso l'alto con entrambe le mani per aiutarla a volare via, cosa quest'ultima che va eseguita con tutti i tipi di capottine.

In ogni caso, con qualsiasi aliante, sarebbe opportuno essere sempre ben legati onde evitare che molto probabili

“g” negativi creino problemi nel raggiungere ed azionare le leve necessarie.

Lancio da biposti

— nel caso di due capottine separate sarebbe opportuno che il lancio avvenisse in sequenza e cioè per primo il pilota che sta davanti onde evitare che in caso contrario, il pilota posteriore che esce per primo possa essere investito e ferito dalla capottina anteriore o comunque intralciato dallo stesso pilota anteriore. Questo nel caso di piloti abilitati, o per lo meno allievi istruiti. Nel caso che il posto posteriore fosse occupato da un passeggero digiuno da cognizioni di volo, sarebbe opportuno che il pilota responsabile stabilisse le modalità di lancio come per esempio aspettare che il passeggero si sia lanciato prima di muoversi, ma questa è solo una ipotesi che potrebbe avere delle varianti a seconda del tipo di aliante e della situazione particolare di emergenza.

Salvaguardia delle gambe e delle mani

— prima di sganciare le bretelle per uscire, ritirare indietro il più possibile le gambe, per evitare interferenze con il pannello strumenti. Buona norma sarebbe anche quella di

indossare sempre i guanti per evitare ferite alle mani, specie nel caso di rotture strutturali; ferite che potrebbero influire negativamente sulle capacità di azionare poi l'apertura del paracadute.

Discesa col paracadute e guida relativa

— penso che sia la parte più sconosciuta alla maggior parte dei volovelisti o piloti in genere. Sarebbe opportuno che qualche esperto paracadutista tenesse dei briefing periodici sulle modalità di impiego dei vari paracadute durante la discesa.

Controlli pre-volo

— tralascio volutamente di sviluppare l'argomento in quanto assolutamente ovvio e di normale routine l'effettuare i controlli di tutta l'attrezzatura del velivolo e pilota comprendente naturalmente il paracadute ed accessori.

CONCLUSIONI

Nella speranza che non vengano mai a rendersi necessarie, spero che queste note possano aggiungere una piccola tessera al mosaico delle cognizioni generali che costituiscono la SICUREZZA DEL VOLO, in questo caso SICUREZZA PASSIVA.

“Un po’ di ossigeno” dal Trentino

di GIORGIO PEDROTTI - Aeroclub Trento

...dopo alcune entusiasmanti esperienze “in onde”, volate e lette su VOLO A VELA mi sono convinto che è proprio difficile, durante il volo, decidere di abbassarsi a quote più sicure solo perché ti manca l'impianto ad erogazione di ossigeno.

...ed allora ho cominciato ad interessarmi, forte della mia ventennale esperienza in campo subacqueo con autorespiratori ad ossigeno (A.R.O.) ...

...il vuoto sconcertante !!! : documentazione scarsa, impianti disparati, erogatori di varia provenienza, poca informazione.

Ed allora, con pazienza, ho raccolto dati, tabelle ed altri orpelli per poter avere le idee più chiare.

Credo che quello che ho fatto io lo poteva fare chiunque, comunque credo le informazioni raccolte possano essere utili a tutti i volovelisti che vogliono sapere di più su questo argomento. Premetto infine che io faccio l'architetto e non il medico e quindi sarò lieto di subire critiche, e consigli su quanto andrò ad esporre.

L'argomento non è fra i più ameni e quindi fate ancora in tempo a sospendere la lettura e passare ad altro. Ai più costanti: “una bella inspirata e... coraggio”.

LE BOMBOLE E LA RICARICA

Le bombole sono recipienti cilindrici, costruiti in lega speciale di acciaio con estremità emisferiche.

Ciascuna deve essere dotata di rubinetto, dal quale (verso l'interno della bombola) pende un tubicino metallico chiuso all'estremità e forato lateralmente. Questo per impedire a sostanze solide (polvere rugginosa o altro) di passare nel condotto del rubinetto (con la possibilità di ostruirlo) o nelle vie respiratorie.

Le bombole in Italia vengono costruite dalla Dalmine e riportano stampigliato mediante punzonatura: la ditta costruttrice, il numero di matricola, il tipo di gas per cui sono adatte (nel nostro caso ci sarà “ossigeno”) le caratteristiche di capacità (in litri) e la pressione di carica che normalmente è, per l'ossigeno, di 150 atmosfere ed infine la data dell'ultimo collaudo.

Vi sono bombole di diversa capacità e la quantità di gas

che contengono è data dalla capacità moltiplicata per le atmosfere di pressione interna (es: una bombola di 2 litri caricata a 150 atmosfere conterrà 300 litri).

Nel caso le bombole dovessero subire urti violenti, sarà buona norma far effettuare da stazioni di ricarica un collaudo di verifica.

La bombola può essere ricaricata presso un distributore di gas compressi, oppure, travasandovi, con apposito raccordo, la pressione da un bombolone.

Si precisa che il grado di "purezza" dell'ossigeno medico e di quello industriale sono pressoché identici e quindi i bomboloni delle officine meccaniche contengono ossigeno "ottimo per la respirazione".

Il travaso avviene mettendo in opera il raccordo ed aprendo prima il rubinetto del bombolone e poi, gradatamente, quello della bombola. Tale accorgimento serve a rallentare la velocità di travaso e quindi il surriscaldamento della bombola che, altrimenti, darebbe una falsa pressione iniziale tendente a calare con il successivo raffreddamento (nel caso di volo a temperature basse la pressione interna della bombola subirà una diminuzione ma non la quantità effettiva in litri; il calcolo della quantità di ossigeno disponibile sarà controllato in volo con la lettura del manometro e considerando una tolleranza favorevole proprio in funzione della bassa temperatura).

Ritornando alle operazioni di carica, la pressione travasandosi provoca un sibilo e quando non lo si avverte più sicuramente il travaso è completato. Si consiglia pertanto di travasare da un bombolone con pressione prossima alle 150 atmosfere e non da uno quasi scarico, che travaserà molto meno litri utili. Si chiude prima il rubinetto della bombola e poi quello del bombolone. Non occorre stringere troppo nel chiudere i rubinetti che subirebbero un inutile logorio. Per una semplice verifica della tenuta del rubinetto è sufficiente mettere un poco di saliva sul foro d'uscita.

È da ricordare che per lubrificare le parti dove passa ossigeno in pressione (rubinetti, condotti e dispositivi di erogazione, ovunque passi ossigeno a pressione superiore a quella ambiente) non si devono usare sostanze grasse (grassi in genere o mani sporche di grasso o di cosmetici) che possono provocare l'incendio del gas e di conseguenza lo scoppio.

L'OSSIGENO IN QUOTA

L'uomo ventila, in situazione di riposo, un volume di miscuglio atmosferico che varia tra i 300 ed i 500 cmc e nel quale l'ossigeno è presente in una percentuale approssimativa del 20% e l'azoto dell'80%. A livello del mare è cioè alla pressione totale di 760/mm.Hg., la pressione parziale dell'ossigeno sarà dunque di 152/mm.Hg. e quella dell'azoto di 608/mm.Hg.

Il nostro organismo è abituato a trovare in questa composizione la miglior utilizzazione respiratoria dell'ossigeno, ma può anche sopportare pressioni parziali di ossigeno inferiori. Quando però la pressione parziale si aggirerà attorno ai 76/mm.Hg. (a 3.000/4.500 metri sul Q.N.H.) si manifestano disturbi vari (nausea, mal di testa, riduzione della vista e della capacità di giudizio) e al di sotto (circa 12.000 metri) si ha la perdita di coscienza per carenza o assenza totale di ossigeno (ipossia o anossia). La "fame d'aria" che il nostro organismo avverte alle alte quote, induce all'ipoventilazione, cioè all'aumento degli atti respiratori che consentano un maggior scambio di ossigeno negli alveoli polmonari. Tale processo in ambiente povero di ossigeno porta rapidamente all'affanno avvertibile anche da un leggero capogiro (tale inconveniente è verificabile anche al suolo "forzando" la ventilazione per almeno 1 minuto). Trovandosi in volo in simili condizioni, e in possesso di lucidità sufficiente, sarà necessario controllare il proprio stato emotivo (che consuma ossigeno) e abbandonare la quota raggiunta al più presto scendendo al di sotto dei 3.000 metri per ritrovare una ventilazione regolare e per accingersi quanto prima (al meglio delle condizioni fisiche) all'atterraggio.

La previsione quindi di un volo prolungato oltre i 3.000 metri di quota deve suggerire l'uso di un impianto ad erogazione di ossigeno da installare sull'aliante.

Prima di affrontare quest'ultimo argomento vorrei precisare che anche un'eccessiva concentrazione di ossigeno nella miscela inspirata può produrre disturbi, ma tale inconveniente è piuttosto improbabile usando sistemi a maschera che non consentono una tenuta stagna e quindi anche nel caso di erogazione in eccesso di ossigeno rispetto alle necessità si respirerà pur sempre una miscela.

TABELLA CONSUMO OSSIGENO

Pressione di carica: 150

CARATTERISTICHE BOMBOLA		CONSUMO OSSIGENO (litri/min)			
		1	2	3	4
CAPACITÀ (in litri)	CONTENUTO* (in litri)	ALTITUDINE (in metri s.l.m.)			
		3000	6000	9000	12000
		AUTONOMIA (in ore)			
0,5	75	1 ora e 15'	0 ore e 38'	0 ore e 25'	0 ore e 19'
1	150	2 ore e 30'	1 ora e 15'	0 ore e 50'	0 ore e 38'
2	300	5 ore e 00'	2 ore e 30'	1 ora e 40'	1 ora e 15'
3	450	7 ore e 30'	3 ore e 45'	2 ore e 30'	1 ora e 53'

* CONTENUTO BOMBOLA = CAPACITÀ x PRESSIONE CARICA

L'IMPIANTO AD OSSIGENO

La scelta di un impianto ad erogazione di ossigeno per l'aliante può essere fatta fra due tipi:

1. **A flusso continuo:** è costituito da un adattatore collegato alla bombola che consente di erogare quantità di ossigeno in quantità variabile nel tempo (litri/minuto) ma in modo continuativo, indipendentemente dall'atto respiratorio. La mascherina può essere semplicemente "sforacchiata" per consentire la miscelazione di "ossigeno-aria" durante la ventilazione, oppure può essere dotata di piccolo sacchetto (circa 2 litri) in plastica per assolvere alla miscelazione dei gas.

L'erogazione avviene manualmente regolando le varie quantità di ossigeno prefissate dalla ditta costruttrice mediante tacche. Più sono le tacche e più variabilità di erogazione esistono. Naturalmente è indispensabile conoscere quanti litri/minuto fuoriescono dalla bombola in corrispondenza di ciascuna tacca. In assenza di tale informazione converrà misurare in modo empirico la quantità erogata.

Va precisato che una regolazione come ipotizzato nella tabella sovraesposta (1 litro ogni 3000 metri) è più che sufficiente per mantenere la pressione parziale dell'ossigeno entro valori tollerabili per il nostro organismo.

Vantaggi: assoluta semplicità costruttiva dell'erogatore, che aumenta o diminuisce il passaggio del gas variando il foro di passaggio, e tale semplicità depone a favore dell'affidabilità nel tempo senza tarature delicate, e del prezzo più contenuto;

Svantaggi: consumo di ossigeno anche nella fase di "pausa inspiratoria", ma contenuto in valori accettabili.

2. **A richiesta:** è costituito da un adattatore con mascherina dotata di membrana di miscelazione "aria esterna - ossigeno" tarata in funzione dell'altezza (più si sale, più viene erogato ossigeno). Nella fase inspiratoria si viene a creare nella mascherina una leggera depressione rispetto alla pressione ambiente e viene erogato ossigeno secondo il dosaggio stabilito dal costruttore per quell'altitudine o

meglio per quella pressione.

È necessario porre attenzione nell'indossare la maschera, che dovrà aderire bene al viso per non variare troppo la miscela dei gas.

Vantaggi: consumo del solo ossigeno richiesto dall'atto inspiratorio e quindi maggiore autonomia;

Svantaggi: le caratteristiche tecniche del funzionamento (taratura di esercizio compresa fra 0 ed 1 atmosfera) necessitano un perfetto bilanciamento dei componenti e controlli periodici; l'affidabilità è legata alla qualità dell'erogatore e quindi a "pochi soldi" è inutile acquistare erogatori di questo tipo.

CONSIGLI PER L'INSTALLAZIONE E L'USO

La bombola, di capacità non esagerata (vedi tabella precedente relativamente alle autonomie), andrà fissata in modo solidale all'aliante e collocata possibilmente in alloggiamento che consenta facilità di sostituzione o di ricarica per travaso da altra bombola.

Prima del volo sarà buona norma controllare la tenuta (a rubinetto aperto) dell'erogatore, nel caso di erogatore a flusso continuo, e del corretto funzionamento della maschera nel caso di erogatore a richiesta.

Sarà meglio "fare il pieno" spesso per non trovarsi in riserva sul più bello.

Ricordatevi di aprire la bombola prima del decollo nel caso non sia possibile farlo in volo: nel caso di erogatori a richiesta non ci sarà alcuno spreco e basterà "attaccarsi" la mascherina in caso di necessità; con erogatori a flusso continuo, il rubinetto dell'adattatore dovrà essere collocato in vista (per il controllo delle tacche di erogazione) e quindi sarà manovrabile anche in volo.

Mi sembra di avervi detto le cose fondamentali e se avete perseverato nella lettura fino a questo punto non posso che congratularmi con voi per la pazienza e voglio augurarvi voli stupendi e "più ossigenati".

Gilberto Cervesato

AGENTE GENERALE D'ASSICURAZIONE

CONSULENZE ASSICURATIVE

RAMO AERONAUTICO

per piloti e aeromobili

- polizze assicurative infortuni per pilota e passeggeri
- polizze responsabilità civile per aeromobili di ogni tipo
- polizze danni/corpo aeromobili

tel. e fax 0362/502323

tel. abitazione 0362/558724

20031 CESANO MADERNO - MI - Via Nazionale dei Giovani 83

1946: nasce l'A.V.M.

Un ricordo di quegli anni cinquant'anni dopo

Non è ancora cessato in Italia il fragore delle armi del Secondo Conflitto Mondiale che già qua e là si cominciano a spolverare gli alianti sopravvissuti alla rovina della guerra e si tentano i primi voli dopo tanto tempo. Poco è rimasto dell'antica organizzazione volovelistica italiana tanto che pare impossibile una ripresa dell'attività volativa.

I primi a riprendere l'attività di volo a vela nell'immediato dopoguerra in Italia, sono i volovelisti del Gruppo Sportivo SIAI-Marchetti sul campo di Vergiate (Varese), alcuni piloti dell'Aero Club di Parma sotto la guida dell'instancabile Mantelli ed alcuni appassionati, studenti universitari, del Centro di Volo a Vela del Politecnico di Milano con Ciani, Galimberti, Preti e Vagli. Ma non sono i soli.

Nel maggio 1946, sempre a Milano, due giovani appassionati di volo a vela, Bruno Biasci e Corrado Caroni, cercano nella scuola Feltrinelli di Milano se c'è qualche studente dell'ultimo anno disposto a costruire lo "Zoegling", un libratore i cui disegni appaiono sulla rivista *Volo a Vela* nata nel gennaio 1946 sotto la direzione di Plinio Rovesti.

All'appello rispondono Enrico Bergomi e Dario Tognazzi. Con tanta passione e poco denaro, la costruzione dello Zoegling ha inizio in un garage preso in affitto in Città Studi a Milano.

Nonostante le enormi difficoltà incontrate, l'entusiasmo porta i neo-costruttori a costituire, il 25 novembre 1946, l'Associazione Volovelistica Milanese - A.V.M.

Nel gennaio 1947 ha inizio la pubblicazione del Bollettino di Informazioni - Quindicinale dell'A.V.M. che ha sia la funzione di informare i soci sull'attività dell'Associazione sia quella, forse più importante, di mantenere viva la speranza di poter volare un giorno.

In febbraio si tiene il primo corso teorico presso la nuova sede di via Conservatorio 9, a Milano. Ed è qui che, nell'agosto 1947, viene anche ultimato lo Zoegling.

Finalmente c'è il velivolo! I suoi costruttori però non vantano una grande esperienza di volo. D'altra parte ci sono dei piloti brevettati che hanno smania di volare e che non dispongono di alcun "mezzo". È il caso di Riccardo Briigliadori e di Egidio Galli, studenti universitari, che entrano a far parte dell'A.V.M. apportando la loro esperienza di veleggiatori.

Il 16 novembre 1947 ha inizio finalmente il primo corso pratico per 11 soci dell'A.V.M. Egidio Galli è presente in qualità di istruttore.

E così ogni giorno festivo i giovani dell'A.V.M. trasportano lo Zoegling da Milano all'aeroporto di Bresso e si cimentano con le prime "strisciate", utilizzando uno spezzone di cavo di acciaio di 120 metri e, per il traino, di una vecchia jeep. La vettura corre su una stradicciola che attraversa il campo trai-

nando, mediante il cavo, il libratore.

È incredibile, considerando gli scarsi mezzi a disposizione, quante cose riesce a realizzare l'A.V.M. in un anno di attività. Oltre alla jeep utilizzata, come già accennato, per i traini a terra, l'A.V.M. trasforma un altro rottame d'auto in un ottimo verricello. Riesce ad ottenere il "Cantù", un libratore di "secondo periodo" da una società volovelistica ed un verricello (vero) con motore Marmon 6 cilindri, con il quale è possibile passare da quote di 50m dell'autotraino a quote di circa 300m. A dicembre 1947 si tiene la prima Assemblea Generale dell'A.V.M. con la nomina del 1° Consiglio Direttivo ufficiale in cui figurano oltre a Biasci (presidente), Caroni, G. Biasci, L. Vagni, Tognazzi, Galli, Andreoni, Briigliadori e Gambassi.

Nel corso del 1948 l'A.V.M. inizia la costruzione del secondo Zoegling e viene acquistato il Cat. 20 (I-CATT) per 90.000 lire. In febbraio viene collaudato il Cantù da Briigliadori.

Il Ministero concede, dopo complicate pratiche, un aliante veleggiatore nuovo, l'Asiago, che viene collaudato il 12 giugno 1948 a Bresso, in coincidenza del primo rullaggio del Breda Zappata 308. Nel frattempo l'A.V.M. ottiene il rinnovo della F.I.V.V. (Federazione Italiana Volo a Vela) con la proposta di gestire direttamente una scuola di volo libratore, mentre vengono assegnati i primi due attestati "A" di Biasci e Tognazzi seguiti, successivamente, da quelli di Bergomi, Villa e Addario. In media, dopo una trentina di voli un buon allievo viene promosso ed ottiene l'attestato "A".

Gli anni che seguono è un susseguirsi di successi ed evoluzioni dell'A.V.M. grazie alla quale molti piloti imparano a "staccare" l'ombra da terra". Fra questi figurano personaggi che molto faranno per il volo a vela in Italia come Leonardo Briigliadori (fratello di Riccardo e campione mondiale a Rieti nel 1985), Frailich e Felice Gonalba, per citarne alcuni.

L'attività dell'A.V.M. va sempre più intensificandosi tanto che, nel marzo 1948, si sposta da Bresso a Linate per incompatibilità con l'attività dell'Aero Club Milano. Non solo.

Con tanta complessa attività nel novembre 1949, si decide di separare l'attività scolastica (fino al conseguimento del brevetto) da quella sportiva (gare, raduni, sondaggi per i piloti brevettati).

Grazie anche alla consulenza degli ingg. Stelio Frati ed Ermenegildo Preti, l'A.V.M. prosegue la sua attività di costruttore di alianti. Nel novembre '48 decide, infatti, di costruire il veleggiatore "Pinocchio", progettato dall'ing. Preti nel 1939, con materiale semilavorato disponibile presso l'Istituto di Aeronautica del Politecnico. Successivamente, nel vecchio locale di via Conservatorio, inizia la costruzione dell'aliante CE.36-50 detto "Aliantino", progettato dall'ing. E. Ciani, del biposto scuo-

la "Civitate", progettato da Cattaneo e del "Gheppio" dell'ing. Rotondi mentre, nell'ottobre del '51, viene acquistato il Cat. 28 da Umberto Mantica (A.V.M.).

L'attività di costruzione viene gestita dal Gruppo Autonomo Riparazioni e Costruzioni Alianti che si è costituito nel febbraio 1950 sotto la responsabilità di E. Galli e la direzione tecnica di Enrico Cattaneo.

Notevole è pure l'attività dell'A.V.M. in campo sportivo e sperimentale.

Al raduno nazionale di volo a vela di Bolzano del 1950 il 75% dell'attività viene svolta da soci dell'A.V.M., mentre nel '50 e nel '51 vengono effettuati due sondaggi meteorologici a Civitate Camuno (Val Camonica).

Al raduno volovelistico del '51 a Vergiate, l'A.V.M. partecipa con il Canguro, acquistato dall'ing. Ambrosini, e con l'Asiago. Al dicembre 1951 sono stati totalizzati ben 8753 voli con il rilascio di 138 attestati e 21 brevetti.

L'attività di volo si ritrasferisce, dal febbraio '52, da Linate a Bresso all'interno di un hangar concesso dal primo Reparto Tecnico Aeromobile. La vecchia sede è bella ma scomoda perchè, essendo costituita da un tratto di aeroporto di Linate, i lanci dei libratori e dei veleggiatori possono essere effettuati solo nelle soste del traffico normale. A volte, infatti, i volovelisti devono addirittura sfruttare la folta nebbia che caratterizza l'autunno milanese per non farsi scorgere dai militari di stanza all'aeroporto di Linate. A Linate (Monluè) rimane solo l'officina all'interno di due capannoni, mentre lo svolgimento dei corsi teorici rimane nella vecchia sede di via Conservatorio.

Eliminata ogni concorrenza col traffico aereo civile, libratori e veleggiatori possono susseguirsi ininterrottamente nei loro volteggi. Di più, le condizioni locali sono più favorevoli ai voli con guadagno di quota che più richiedono la presenza delle tanto desiderate "ascendenze". Insomma pare che i volovelisti milanesi abbiano ritrovato a Bresso il cielo propizio per le loro evoluzioni.

Mentre Frailich tiene il suo primo corso teorico, il Pinocchio (I-FIFA) viene portato in volo per la prima volta da Brigliadori.

Alla fine del 1952 i due hangar, di 600 metri ciascuno, sono appena sufficienti per dar ricovero a tutti i mezzi dell'A.V.M. che conta già 15 aliati e 2 aeromobili a motore più una serie di mezzi terrestri.

Scontata la partecipazione dell'A.V.M. alla Settimana Aviovelica di Bresso che si tiene dal 25 maggio al 2 giugno 1952 sotto l'egida dell'Aero Club d'Italia. In questa occasione si assegna il primato per monoposto quota assoluta e guadagno quota a Riccardo Brigliadori (A.V.M.), del primato nazionale monoposto di durata ad Adriano Mantelli mentre, per la categoria biposto, l'assegnazione del primato nazionale di quota assoluta e guadagno quota va ad Edgardo Ciani (sempre A.V.M.). Riccardo Brigliadori è primo brevetto "C" d'oro italiano.

Nel luglio 1952 l'A.V.M. partecipa con Riccardo Brigliadori ai campionati mondiali di volo a vela in Spagna. Da segnala-

re, in questa occasione, un dignitosissimo quarto posto dell'altro italiano in gara: Adriano Mantelli. Questo segna la prima uscita ufficiale di volovelisti italiani dal territorio nazionale.

Il 1953 si apre all'insegna della scuola a doppio comando con una grande attività per i tre istruttori Galli, Brigliadori e Ricotti e per i loro vice-istruttori, Biasci e Del Pio. Tra i neopiloti anche Leonardo Brigliadori che conseguirà il brevetto "C" entro l'anno. L'A.V.M. ha inoltre il vanto di aver rilasciato, nel corso dello stesso anno, il primo attestato a monocomando del dopoguerra ad una donna, la signora Grassi, nonché l'assegnazione del brevetto "C" ad un ragazzo di 14 anni: il giovanissimo Riccardo Brigliadori junior. Il 1953 è anche l'anno in cui Bruno Biasci, dopo essere stato presidente dal 1947 al 1953, lascia l'A.V.M. (entrerà alla Macchi di Varese nell'anno successivo).

Il nuovo consiglio del 1954 vede Giacomini presidente, Brigliadori vice-presidente, Ciani, direttore progetti, Gonalba direttore tecnico lavori e Galli direttore delle attività di volo. Ma ormai l'A.V.M. è una realtà.

Grandi soddisfazioni accompagnano l'A.V.M. negli anni successivi culminate, nel 1985, con la splendida affermazione di Leonardo Brigliadori ai Campionati Mondiali di Rieti.

Dopo la presidenza di Giacomini e di Rasini, la guida dell'A.V.M. passa a Riccardo Brigliadori che ricopre la carica di presidente dell'A.V.M. fino al 1984, anno in cui inizia l'amministrazione Frailich-Gabrielli.

Intanto, dopo una breve parentesi ad Orio al Serio ed a Novi Ligure, l'attività volovelistica si sposta definitivamente sul piccolo campo di Alzate Brianza (a circa 6 chilometri a sud-est di Como) che dispone di un campo di 600 metri.

Nel 1988, causa una scissione in seno all'A.V.M., il gruppo volovelistico di Alzate prende il nome di Aeroclub Volovelistico Lariano, coordinato da Riccardo e Leonardo Brigliadori, mentre il resto dell'A.V.M. si trasferisce a Voghera, sotto la guida di Frailich.

Questo flash cronologico termina qui. Volutamente sono stati ripercorsi più dettagliatamente i primi anni dell'A.V.M. Questo non perchè gli anni successivi siano meno importanti o che non meritino di essere ricordati. Più semplicemente si è voluto ricordare gli sforzi di coloro che, negli anni difficili della ricostruzione post-bellica, hanno continuato a lottare per la sopravvivenza e la divulgazione del volo a vela in Italia.

Bruno Biasci, ricordando quel periodo, ha scritto "è stata un'avventura che siamo orgogliosi di aver vissuto". Non possiamo che essere d'accordo con lui.

ANDREA ROCCHI

Ringraziamenti

Un particolare ringraziamento a **Bruno Biasci**, per tutto il materiale messo a disposizione, ed a **Riccardo Brigliadori** per la sua cordiale disponibilità.

Costantino Gada: un varesino con le ali

La provincia di Varese può essere considerata, a ragione, la culla dell'aviazione in Italia.

In quest'area si sono insediate da oltre ottant'anni ditte aeronautiche, campi d'aviazione, idroscali, scuole di pilotaggio civili e militari.

Essa ha dato anche i natali a diversi personaggi che hanno legato il loro nome a vicende e fatti aviatori italiani e non, sia in tempi di pace che in guerra.

Tra questi personaggi si può annoverare il varesino Costantino Gada ("Tino" per gli amici) classe 1913.

La passione per il volo è viva in lui fin da ragazzo quando ammira, alla Schiranna, gli idrovolanti che vengono costruiti dalla ditta Macchi e provati in volo sul lago di Varese.

Proprio in questa azienda inizia a lavorare nel 1931 in qualità di impiegato al Reparto Meccanica.

Sono anni durante i quali la Macchi è impegnata nella fornitura di velivoli per conto della Regia Aeronautica costruiti su licenza di altre ditte aeronautiche oltre ad occuparsi nella realizzazione dell'idrocorsa Macchi-Castoldi M.C. 72.

Da sottolineare che questo idrocorsa detiene ancora il primato mondiale di velocità per idrovolanti stabilito nell'ottobre 1934 quando superò i 709 chilometri orari.

Il Gada ricorda volentieri l'idrocorsa M.C. 72 perchè durante gli intervalli dell'orario di mensa, andava a curiosare in un angolo del capannone dove lo stavano costruendo coperto dal massimo riservo e da occhi indiscreti.

Spinto da un grande entusiasmo e senza che nessuno lo vedesse, si "infilava" nell'abitacolo di questo apparecchio quasi a voler provare le sensazioni che avrebbero avvertito poi i piloti quando lo lanceranno alla massima velocità per il conseguimento di un record o di una vittoria alla famosa corsa per idrovolanti denominata coppa Schneider.

Il battesimo del volo di "Tino" Gada avviene in un modo abbastanza curioso.

Un giorno alla Schiranna, il pilota collaudatore della Macchi Romeo Sartori guardando negli occhi questo ragazzo, intuisce la sua voglia di volare e gli chiede: "Maschietto vuoi volare con me?". Dopo pochi minuti il giovane Gada si trova in volo con un idrovolante Macchi M. 18 pilotato dallo stesso Sartori.

Questa passione per il volo lo porterà anche ad essere tra i promotori di un'iniziativa unica in Italia.

Siamo alla fine del 1930 ed a Varese alcuni appassionati, con alla testa Plinio Rovesti, decidono di costituire un gruppo volovelistico intitolato a "Tommaso Dal Molin" (pilota deceduto con un idrocorsa durante un volo prova).

Caratteristica di questo gruppo è che il materiale di volo è costruito dagli stessi soci in un'aula della scuola elementare di via Felicità Morandi a Varese.

Nel 1931 Costantino Gada frequenta, insieme agli amici Umberto Frattini e Silvio Signorini, la Regia Scuola di Volo Senza Motore a Pavullo del Frignano ove consegue il brevetto "B" di pilota istruttore civile per alianti.

Al suo ritorno insegna poi ai soci del gruppo "Tommaso Dal Molin" i rudimenti nel pilotaggio degli alianti e partecipa ai vari voli che il gruppo organizza in quegli anni.



Su tutti da ricordare nel 1934 il lancio di nove alianti dalla vetta del Campo dei Fiori con ammaraggio nel lago di Varese.

Nel 1932 si arruola nelle file della Regia Aeronautica per divenire sottufficiale pilota ed istruttore d'aliante presso le scuole di Pavullo del Frignano e di Sezze Romano dove ritrova l'amico trasvolatore atlantico Umberto Nannini.

Dalla metà degli anni '30 Costantino Gada si rende protagonista di alcune imprese sportive di risonanza nazionale migliorando, per ben due volte a Sezze Romano, il primato italiano di durata con aliante.

Nel 1937 rimane in volo per oltre sei ore e poi, nel novembre 1939, per 9 ore e 10 minuti.

Nel 1935 si era già reso protagonista di una curiosa esibizione a Roma davanti a Mussolini in persona.

In quell'occasione Costantino Gada porta in volo la prima volta un aliante con motore da motocicletta tipo "Sarolea".

Dal volo librato ritorna poi al volo a motore essendo stato trasferito alla Scuola da Bombardamento di Pisa e successivamente inviato al 12° Stormo da Bombardamento con sede a Ciampino.

Qui vola con i famosi trimotori "Savoia Marchetti" S. 79 costruiti nelle officine di Sesto Calende e soprannominati "gobbi" per la inconfondibile forma della fusoliera. Allo scoppio del 2° Conflitto Mondiale il Gada è nuovamente trasferito presso il 46° stor-

mo, 253ª Squadriglia Aerosiluranti con la quale esegue diverse azioni contro unità nemiche fin quando, durante la battaglia di Pantelleria del 14-15 giugno 1942, viene abbattuto con il suo trimotore S. 79 durante un'azione di siluramento contro un incrociatore inglese.

Queste azioni belliche gli valgono l'assegnazione della medaglia d'argento al valore militare.

Fatto prigioniero dagli Alleati dopo alcuni giorni trascorsi in mare con il suo equipaggio a bordo di un canotto di salvataggio, viene portato in Inghilterra prima, in Canada poi e successivamente negli Stati Uniti fino all'ottobre 1945 quando viene rimpatriato.

Nonostante tutte le vicissitudini provate in guerra, la voglia di volare rimane per il Gada quanto mai viva.

Al suo ritorno in Italia si accorge però che ogni attività aviatoria è ferma.

Spinto comunque da un grande entusiasmo tra la fine del 1945 ed il 1946 porrà le basi per la creazione, con alcuni amici, dell'Aero-Club di Venegono con sede sull'omonimo campo d'aviazione ed ex aeroporto militare durante il 2° Conflitto Mondiale.

Costantino Gada diviene pilota istruttore di questo Aero-Club incarico che ricopre fino alla metà degli anni '70 dopo aver fatto brevettare diverse centinaia di allievi piloti tra i quali anche i figli del trasvolatore atlantico Arturo Ferrarin.

Ma in tutti gli anni passati come istruttore, non sono mancati episodi degni di essere ricordati.

Durante un volo a bordo di un "Macchino", il famoso aereo da turismo e scuola tipo M.B. 308 progettato dall'ing. Ermanno Bazzocchi, effettuato con un allievo che poi diventerà un noto parlamentare della provincia, si trova in una situazione abbastanza pericolosa.

Il Gada ricorda infatti che un improvviso grippaggio dei comandi di volo rendono ingovernabile l'apparecchio.

Con molto sangue freddo ed abilità riesce a portare a terra senza danni il "Macchino" non senza un grande spavento per lui e l'allievo.

Molti sarebbero ancora gli episodi aviatori da segnalare vissuti da questo personaggio a cui bisogna riconoscere una modestia fuori dal comune ed anche una grande esperienza nel campo aviatorio.

A "Tino" Gada, pioniere del volo a vela in Italia, siamo un po' tutti debitori visto l'impegno che ha profuso in quasi cinquanta anni di attività aviatoria nella provincia di Varese tutta tesa a far conoscere ed apprezzare ad un numero sempre maggiore di persone l'"arte" e la bellezza del volo.

Ciao e buon volo ora, nei cieli celesti.

tuo ALBERTO GRAMPA



Più in alto

Porto ancora nel cuore, il tuo sguardo gentile.

Inondati di sole, vorrei volare con te, sotto un cielo bianco tra cumuli e cirri.

Mi porterai sempre più in alto, nel silenzio, l'aria accarezza i profili alari.

L'altimetro sale sotto di noi la terra sprofonda.

Sempre più in alto, più luce, più luce, e tutto ci sorride.

La grande luce ci avvolge e ci parla. Noi stessi siamo fatti di luce.

In una musica soave ultraterrena, ci avvince e ci attira più in alto.

È Lui, è Lui che teneramente ci apre le braccia. Forse nella luce anche la morte è meravigliosa.

Massima

**Mostra retrospettiva della vita di Remo Sartori
Pilota della 1ª Guerra Mondiale e collaudatore
Aeroporto di ASIAGO - 12.13 luglio**

V. I. P. - International Gliding Club



Il controllo del traffico aereo, un problema a livello mondiale ed un problema di grande attualità. Un problema che crea preoccupazione tra i volovelisti, ma che certamente non tocca solo loro.

Ritengo che l'articolo che viene qui riproposto fornisca molti spunti su cui ragionare e contenga alcune osservazioni decisamente condivisibili, quali ad esempio quelle relative alla cooperazione ed alla reciproca conoscenza. D'altro canto, coloro che volano a Calcinate hanno potuto certamente sperimentare la professionalità, la competenza, la cortesia (e a volte la grande pazienza) dei controllori del traffico di Lugano.

RF

ATC, a hot topic, a worldwide problem, a lot of concern for glider pilots.

I think the following article provides a wise insight in the matter, and I do believe that the opinions expressed in it can be shared.

Cooperation and reciprocal knowledge should be the keywords. The pilots flying off Calcinate del Pesce airport have often to contact Lugano ATC, and can witness that controllers there are courteous, professional, helpful, and sometimes even extremely patient!

Eventually, may we hope for an update from Canada?

“Québec Terminal, planeur Golf Mike Bravo Sierra”

Jean Richard

Aéro Club des Outardes

reprinted from “Vol Libre - Free Flight”

Octobre 1996. L'automne s'est installé. On sent que la saison de vol tire à sa fin. Et pendant que les grands vents du nord-ouest sèment la joie et la bonne humeur dans le ciel de Charlevoix, un autre vent apporte inquiétude et confusion dans celui de Saint-Raymond-de-Portneuf. Transports Canada vient de terminer son plan de réaménagement de l'espace aérien et la TCA de l'aéroport Jean-Lesage de Québec faisait partie des régions visées. Le Québec Soaring Club - Club de Vol à Voile de Québec (c'est son nom officiel) devenait le deuxième club québécois, après l'Aéro Club des Outardes au printemps 1995, à devoir apprendre à vivre avec le contrôle aérien.

Gros village et petite TCA

Comme le disent si bien les Montréalais, Québec n'est qu'un gros village et non une grande métropole. Son aéroport régional est le reflet de cette réalité: rien qui ressemble à Amsterdam, Genève, Paris ou même Montréal. Le bruit des hélices nous est beaucoup plus familier que celui des turbosoufflantes. Québec n'a donc eu droit qu'à une TCA à la superficie réduite de près de 50% par rapport au plan initial. La limite extérieure de cette TCA a été fixée à 25 milles marins de l'aéroport plutôt qu'à 35, et sa classe est passée de F à D, avec transpondeur obligatoire (sauf pour les

planeurs et les ballons).

Le QSC/CVVQ a sa base principale à l'aérodrome Paquet de Saint-Raymond-de-Portneuf et y tient de 70% à 80% de ses activités véliables (le reste étant à Baie-Saint-Paul). Cet aérodrome est situé à moins de 18 milles marins de l'aéroport de Québec et, par conséquent, sous la TCA. L'altitude de l'aérodrome est d'environ 600 pieds et celle de la base de la TCA à 3500 pieds, laissant 2900 pieds de quasi liberté, au-delà desquels, classe D oblige, il faut entrer et demeurer en contact radio avec l'ATC.

C ou D, cherchez la différence...

L'espace aérien de classe D a été redéfini il y a quelques mois. C'est un espace où les aéronefs VFR peuvent entrer et voler sans obtenir d'autorisation, à la condition qu'un contact radio ait été établi avec l'ATC avant d'y entrer, et que ce contact soit maintenu tant et aussi longtemps que l'aéronef évolue dans cet espace. Bien que contrairement à l'espace A, B ou C, le pilote n'ait pas besoin d'autorisation pour y voler, il doit s'attendre à recevoir des instructions auxquelles il doit se conformer. En théorie, il y a une différence entre une autorisation et une instruction. En théorie il y a aussi une différence entre l'espace C et l'espace D. En pratique, cette différence est telle que nombre des pilotes et même de contrôleurs ne semblent très bien la saisir. Par exemple, un contrôleur peut vous refuser l'autorisation d'entrer dans l'espace C mais pas dans l'espace D. Ce même contrôleur peut vous donner l'instruction de quitter tant l'espace C que l'espace D et vous devez vous y conformer. Où est, en pratique, la différence?

Une fenêtre ou une porte?

Suivre la trace d'un aéronef motorisé qui va du point A au point B, c'est relativement facile pour un contrôleur de la circulation

aérienne. La tâche est d'autant plus facile dans les régions où le transpondeur mode C est obligatoire. Mais avec ces étranges oiseaux sans moteur, incapable de garder la même altitude pendant deux minutes, et dispensés en plus de l'usage du transpondeur, c'est autre chose. Dans l'espoir de minimiser les problèmes causés par les changements du 10 octobre, des gens de l'ATC sont venus rencontrer des représentants du QSC/CVVQ afin de leur proposer une entente identique à celle conclue avec l'Aéroclub des Outardes en 1995. Selon les clauses de cette entente, les gens du QSC/CVVQ pouvaient obtenir une fenêtre aux dimensions précises, à l'intérieur de laquelle ils étaient exemptés des exigences de l'espace D. Cette fenêtre pouvait être ouverte quotidiennement sur simple appel téléphonique.

La réaction des membres du club a été partagée. Certains, les plus jeunes surtout, ont vu plusieurs avantages à ce changement, comme l'occasion d'avoir un peu plus de discipline, ou celle de faire l'apprentissage des communications aériennes. Les adeptes du vol sur la campagne de leur côté y ont vu l'occasion d'espérer que les vélivoles soient plus portés à s'éloigner de l'aérodrome (il suffit de moins de 15 kilomètres vers l'ouest pour se retrouver en dehors de la TCA), ce qui pourrait aider à "casser la glace" et ajouter quelques dizaines ou centaines de kilomètres à notre maigre bilan annuel. Les amoureux de Charlevoix ont pressenti une bonne raison d'allonger la durée du très populaire camp de Baie-Saint-Paul. À l'autre extrémité, quelques radicaux ont jugé la situation totalement inacceptable et ont réussi à bloquer la signature de l'entente entre le club et l'ATC.

Blanik ou Airbus?

Il faudra bien trouver un terrain d'entente. D'un côté, les partisans du statu quo devront faire leur deuil d'une telle option. La nouvelle TCA est là pour y rester, à moins qu'on assiste à une réduction sensible de l'achalandage autour de l'aéroport de Québec. À l'autre bout, ceux qui acceptent le changement doivent demeurer conscients que l'arrivée de Nav Canada dans le ciel canadien appelle à la vigilance. Nav Canada est la société qui a, depuis le 1^{er} novembre, la responsabilité des services de la navigation aérienne au Canada. Bien qu'elle soit à but non lucratif, cette société est privée, a été mise sur pied par des compagnies aériennes, et entend tirer la quasi totalité de ses revenus de l'aviation commerciale. Nav Canada a investi la rondelette somme de 1,5 milliards de dollars pour acquérir le Service de la Navigation aérienne (qui était exploité jusque là par Transports Canada), prévoit y investir environ 200 millions de dollars par année pour l'améliorer, et enfin, compte 6000 employés rémunérés. Nav Canada doit faire ses frais puisqu'elle est privée et ne jouit en principe d'aucune subvention de l'État.

On a souvent accusé Transports Canada de favoriser l'aviation commerciale au détriment de l'aviation sportive. Ce n'était qu'une opinion alimentée par certains incidents et un sens des priorités presque avoué. Avec Nav Canada, la tentation de spéculer sur ses intérêts et ses intentions réelles sera encore plus grande, compte tenu de ses origines et de ses sources de revenus. Nav Canada pourrait-

elle se retrouver en conflit d'intérêt face à l'aviation sportive? Évitions les conclusions trop hâtives sur les sujets si nous ne voulons pas être accusés de paranoïa.

Diplomats et soldats - un même combat

Comment aborder le problème de l'espace aérien? Pierre Pepin, dans son éditorial d'octobre, nous donne un peu le ton, mais en français seulement. Dans la version anglaise de son éditorial, il se mérite quelques remarques. Ainsi, lorsque Pierre écrit, en français, que la situation de l'espace aérien est avec nous pour toujours, il vise juste. Quand il nous invite à "tisser des liens" avec les gens de l'ATC, il nous donne un sage conseil. Que de fois n'avons-nous pas entendu des gens dire que les contrôleurs de l'air ne comprenaient absolument rien au vol à voile! Mais qui va les sensibiliser à nos problèmes si nous ne le faisons pas nous-mêmes? Les inviter, les faire voler: excellente suggestion! Il faudrait cependant que cette campagne de sensibilisation se fasse à double sens. Combien de vélivoles se sont-ils déjà donné la peine d'aller visiter une tour de contrôle? Par ailleurs, comment pouvons-nous juger de la capacité des contrôleurs à travailler dans un environnement vélivole si nous leur refusons l'occasion de s'exercer?

Autre langue, autre pensée: la partie anglaise de l'éditorial de Pierre suscite quelques réserves. Pierre écrit: "change that could be significantly damaging to many of our clubs". La plus grande menace pour certains de nos clubs, ce ne sont pas les changements eux-mêmes, mais bien l'attitude des membres face à ces changements. Le refus de s'adapter au changement est, dans certains clubs, un véritable cancer. Des planeurs qui évoluent dans l'espace aérien contrôlé, il y en a des centaines en Allemagne et en France et Dieu sait si le vol à voile se porte mieux là-bas qu'ici. Ne serait-il pas mieux d'inviter les gens à s'adapter plutôt qu'à s'alarmer?

Autre citation de Pierre: "It is ironic that we have to fight for air-space in the largest country of the world with so little population!" L'ironie attire l'ironie: "Comment a-t-on l'idée, dans un si grand pays, aux si grands espaces, d'aller installer un club de vol à voile juste à l'ombre des si rares aéroports d'importance?" Aurions-nous quelque parts dans l'Histoire manqué de vision? Bon? D'accord! Certains clubs établis de longue date ont été rattrapés tantôt par la ville, tantôt per l'espace aérien, d'une façon qu'on ne pouvait imaginer il y a quarante ans. L'excuse est acceptable mais les excuses ne suffisent que bien rarement à régler un problème. Faible densité de population ou non, le réaménagement de l'espace aérien a été fait selon des normes internationales et ça, on ne doit pas l'ignorer, même si on a choisi de se battre. Ça nous donne une meilleure idée de la taille de l'adversaire et nous prépare mieux à l'affronter.

Un débat, un combat? Bien sûr! On a vendu des pans de ciel entiers à des intérêts privés. Il serait naïf de croire en l'absolue pureté des intentions de ceux qui les ont achetés. Mais comme nous sommes bien petits, il faut être rusés. La volonté de s'adapter, l'esprit de coopération et une parfaite connaissance du fonctionnement du système seront nos meilleures armes. Le ciel de demain ne sera pas celui de hier, mais celui que nous construisons aujourd'hui.

Maurizio CALISE

Consigliere federale Ae.C.I. - Paracadutismo Sportivo
 Italian Delegate F A I - I P.C (Internat I Parachuting Commission)

P.O. Box 78 - 20090 Segrate (MI) - ITALY
 tel. [+39] (0)2.2133147 fax [+39] (0)2.2133777
 e-mail MauCalise@compuserve.com

*Riceviamo e pubblichiamo, confidando nei riscontri
 delle altre specialità a dimostrazione che si vuol uscire dal-
 l'attuale letargo.*

R. Scavino

Segrate, 22 Maggio 1997

Al Presidente dell'Aero Club d'Italia
 TESTA Avv.to Mario
 Via R. Ferruzzi 38
 00100 ROMA

lettera aperta al Presidente dell'Aero Club d'Italia
proposta di modifica
 all'attuale struttura organizzativa dell'Aero Club d'Italia
 per un miglior servizio nei confronti delle singole discipline sportive aeronautiche riconosciute

Il sottoscritto Consigliere Federale per il Paracadutismo Sportivo, premezzo che:

- l'Aero Club d'Italia mantiene a tutt'oggi uno "statuto-tipo" degli Aero Clubs federati, nel quale sono contenute norme statutarie dalle quali conseguono di fatto discriminazioni antidemocratiche ed anticostituzionali nei confronti di intere categorie di soci, limitandone in particolare i diritti di voto, e con ciò facilitando il determinarsi di maggioranze precostituite nelle assemblee e negli organi di governo - con analoghe ripercussioni negli organi di governo dello stesso Aero Club d'Italia (come in dettaglio descritto nella lettera-aperta denuncia "la democrazia non vola con l'Aero Club d'Italia", a Lei già nota e ripresa tra l'altro largamente dalla stampa specializzata di settore);
- nonostante le numerose dichiarazioni che Ella Presidente dell'Aero Club d'Italia ha reso in congressi, convegni ed interviste, da più di due anni a questa parte - in base alle quali era lecito attendersi interventi concreti per evolvere tale situazione - nessuna proposta è mai approdata al Consiglio Federale o all'Assemblea dell'Ente da Lei presieduto, neppure a livello di ipotesi o di bozza;

preso inoltre atto:

- degli interessi politico-economici consolidati nell'ambito dell'odierno Aero Club d'Italia ;
- delle esigenze della comunità nazionale dei Paracadutisti Sportivi, e delle equivalenti esigenze per le altre comunità sportive discriminate;
- della conseguente necessità di formulare ipotesi le quali, in termini di obiettivi realisticamente conseguibili, consentano a tutti gli aventi causa un'evoluzione con segno positivo dalla situazione attuale;

con la presente sottopone la seguente proposta pratica, che per le caratteristiche operative di seguito meglio descritte, può ritenersi sperimentabile con decorrenza anche immediata. La proposta è orientata al conseguimento di una concreta autonomia gestionale per la comunità paracadutistico-sportiva, in accordo con l'Aero Club d'Italia e senza che da tale processo derivino traumi sostanziali per l'attuale gestione di quest'ultimo o per l'attuale patrimonio consolidato sia a livello di Ente centrale che di Aero Clubs periferici.; la proposta ripropone in via formale quanto già anticipatoLe in linea di principio ed informalmente in data 6 Marzo 1997.

Fondamentali di struttura della proposta

- rappresentatività e mandat
- ambito di applicazione
- benefici reciproci
- la proposta vera e propria
- coscienza della necessità di determinati tempi tecnici
- operatività immediata ottenibile mediante un protocollo di intesa

- rappresentatività e mandato

nelle sue linee generali questa proposta è stata presentata e discussa in sede di assemblea annuale dei delegati di specialità degli Aero Club federati (tenutasi Sabato 22 Febbraio 1997), e dagli stessi approvata mediante votazione [1 voto contrario, 1 astenuto, 19 a favore], con contestuale mandato al rappresentante per il paracadutismo sportivo in seno al Consiglio Federale Ae.C.I. [consigliere federale Maurizio Calise] per la presentazione della stessa. La contemporanea veste di Presidente della F.I.P.A.S. - Federazione Italiana Paracadutismo Sportivo - che il sottoscritto ricopre attualmente, permette altresì una contestuale pronunciazione per quanto di competenza di tale Federazione, anche in virtù di specifica approvazione da parte dell'Assemblea F.I.P.A.S. riunitasi in pari data.

- ambito di applicazione

Allo stato attuale, la proposta è stata concepita e messa a punto per l'ambito dei rapporti intercorrenti tra la comunità paracadutistica nazionale e l'Aero Club d'Italia, ma sia in linea di principio che a livello di meccanismi operativi, essa può trovare applicazione per tutte le specialità sportive della nostra realtà aeronautica nazionale.

- benefici reciproci - immediati - a regime

immediati per l'Ae.C.I.

- poter annoverare nel proprio ambito - in funzione del peso-C.O.N.I. - una specialità con almeno 3.500 soci persone fisiche (tabulati F.I.P.A.S. al 30 Aprile 1997), in luogo degli 8-900 soci parà AeCI del 1996, destinati ad un ulteriore sensibile calo nel 1997;
- grazie all'operatività immediata consentita dai protocolli di accordo oltre meglio descritti, poter disporre dei tempi tecnici necessari per ogni modifica statutaria e organizzativa che l'Ae.C.I. intenda affrontare, senza per questo perpetuare o aggravare l'attuale nota condizione di malessere generale;
- iniziare - in termini pratici - l'uscita dall'attuale situazione discriminatoria e anti-democratica nei confronti delle specialità sportive discriminate, con benefiche ricadute sull'immagine Ae.C.I., diversamente progressivamente ed irrimediabilmente compromessa;

a regime per l'AeCI

- non dover sopportare alcun costo per quel che riguarda la specialità Paracadutismo, né come attività sportiva, né in particolar modo come personale dipendente e spazi dedicati;

immediati per la comunità paracadutistico-sportiva

- migrare istantaneamente dall'attuale condizione, ad un'autonomia coordinata nell'ambito sportivo Ae.C.I.;

a regime per la comunità paracadutistico-sportiva

- poter concretamente puntare ad un target di 13/14.000 soci per la fine del 1998;
- in funzione di quanto al punto precedente, ogni logico sviluppo che si accompagnerebbe a tale incremento.

- la proposta vera e propria riguarda:

- l'ambito C.O.N.I.
 - l'ambito F.A.I.
 - l'ambito Civilavia (Ministero dei Trasporti e della Navigazione) e ambito R.A.I.
- ambito C.O.N.I. - riferimenti istituzionali:
 - delibera C.N. n° 388 del 11/02/1986 (discipline associate alle F.S.N.)
 - delibera C.N. n° 481 del 22/07/1988 (delibera integrativa per le Discipline Associate al C.O.N.I.)
 - delibera C.N. n° 704 del 27/07/1994 (criteri informativi statuti federali / norme per le Discipline Associate)
 - delibera C.N. n° 743 del 04/05/1995 (normativa per la regolamentazione delle Discipline Associate e criteri per il controllo amministrativo)
 - delibera C.N. n° 836 del 28/02/1996 (criteri per la determinazione dei contributi annuali alle Discipline Associate).

(proposta): trasformazione del paracadutismo sportivo in Disciplina Associata alla Federazione Sportiva Nazionale del C.O.N.I. "Aero Club d'Italia", dall'attuale condizione di disciplina interna Ae.C.I. che verrebbe a cessare come tale, contestualmente al riconoscimento da parte del C.O.N.I. come disciplina associata (nota: la specialità paracadutismo nell'ambito Ae.C.I. verrebbe mantenuta nell'eventuale fase intermedia di riconoscimento da parte del C.O.N.I. come "disciplina associanda").

- ambito F.A.I. - riferimenti istituzionali:

- Statuto F.A.I. edizione 1997

- sezione 2.3.3. (esercizio del potere sportivo)

- punti 2.3.3.1. - 2.3.3.2. e 2.3.3.3. (possibilità di delega di parte dei poteri sportivi)

(proposta): nella stretta osservanza di quanto previsto nella rinnovata ed estesa edizione 1997 del punto 2.3.3.2. dello statuto F.A.I., delega da parte del membro attivo F.A.I. "Aero Club d'Italia" all'organizzazione aeronautica nazionale Federazione Italiana Paracadutismo Sportivo [in qualità di Disciplina associata od associanda ai sensi della precedente proposta], dei seguenti poteri sportivi riguardanti esclusivamente l'attività paracadutistica di propria competenza:

- organizzazione e conduzione degli eventi sportivi F.A.I. di paracadutismo sul territorio nazionale;

- partecipazione ai lavori della Commissione Sportiva paracadutismo (I.P.C.);

- autorizzazione a squadre e singoli a competere nelle attività sportive aeronautiche F.A.I. di paracadutismo, mediante l'emissione delle relative licenze sportive F.A.I..

- ambito Civilavia (Ministero dei Trasporti e della Navigazione) e ambito R.A.I.:

(proposta): riconoscimento formale della competenza della Federazione Italiana Paracadutismo Sportivo [in qualità di Disciplina associata od associanda ai sensi della proposta per l'ambito C.O.N.I. nonché di disciplina delegata a parte dei poteri sportivi F.A.I. ai sensi della precedente proposta], alla trattazione di ogni argomento di interesse paracadutistico regolamentato dalla DGAC e dal R.A.I. e/o dall'organismo od organismi che dovessero subentrare a questi ultimi in conseguenza del pendente intervento legislativo per il riassetto del settore recentemente riscadenziato al Luglio 1997.

Contestuale ritiro del ricorso (qualora pendente tuttora e semprechè presentato dall'Ae.C.I.) sul D.P.R. n° 566 88 in relazione al paracadutismo sportivo.

- *coscienza della necessità di determinati tempi tecnici*

i tempi necessari per la realizzazione pratica delle proposte formulate, non sono determinabili con sicurezza, e potrebbero comunque scontare ritardi indipendenti dalla volontà dell'Ae.C.I..

Per evitare di aggiungere ulteriori ritardi all'attuazione pratica delle modifiche alla situazione in essere, al punto successivo segue una proposta per il raggiungimento immediato di un buon livello di operatività nella direzione del cambiamento proposto.

- *operatività immediata ottenibile mediante un protocollo di intesa*

sulla base di quanto considerato al punto precedente, si renderebbe necessario formalizzare un "accordo tra gentiluomini" sotto forma di protocollo d'intesa che preveda - in linea di principio - quanto segue:

parti rappresentate: l'Ae.C.I. nella persona del Presidente;
la C.P.S. Ae.C.I. per il Paracadutismo;
il Consigliere Federale Ae.C.I. / Presidente FIPAS per il Paracadutismo

- dichiarazione delle parti circa la volontà di sperimentare le modifiche proposte;

- avvio e scadenziamento della procedura per la delega parziale dei poteri sportivi F.A.I. interessati;

- concessionale sperimentale dell'autonomia decisionale alla specialità Ae.C.I. di Paracadutismo sportivo, da parte dei competenti organi centrali Ae.C.I., ai quali continueranno a pervenire formalmente sotto forma di proposte le decisioni assunte nel proprio ambito di competenza dall'attuale C.P.S. in accordo con gli analoghi

organi della Federazione Italiana Paracadutismo Sportivo: dette richieste saranno formulate nella più stretta osservanza di quanto previsto alla delibera del Consiglio Nazionale C.O.N.I. n° 743 del 04/05/1995, e l'attività di vigilanza da parte degli organi centrali Ae.C.I. sarà limitata alla verifica del rispetto dei principi di tale delibera nonché di quanto previsto dal protocollo d'intesa, senza entrare nel merito dei contenuti tecnici alla base delle decisioni assunte [ferma restando la possibilità per ognuna delle parti di recedere in qualsiasi momento dall'intesa].

- attivazione della procedura per la presentazione della proposta di riconoscimento come Disciplina Associata alla Giunta Esecutiva del C.O.N.I., con stesura di uno scadenziario di massima in tal senso, e programmazione delle attività comuni per la promozione dell'iniziativa a livello di Consiglio Nazionale C.O.N.I.;
- congelamento ai livelli del Bilancio preventivo Ae.C.I. 1997, degli stanziamenti minimi previsti per i capitoli di spesa di competenza del paracadutismo sportivo negli esercizi finanziari successivi, con l'unica eccezione di una possibile riduzione percentuale, purchè omogenea con eventuali riduzioni generalizzate che interessino l'intera sezione delle uscite di bilancio.

- (fine della proposta) -

Nell'augurarmi che la presente proposta possa contribuire all'uscita dall'attuale perdurante situazione di stallo. La prego, nella Sua qualità di Presidente dell'Ente, di voler consentire al Consiglio Federale di pronunciarsi sulla stessa. ponendone l'esame all'ordine del giorno della prima riunione consiliare utile.

La prego altresì di voler relazionare il Consiglio Federale in merito al lavoro sin qui svolto dalla Commissione per il rinnovo dello Statuto - a partire dalla costituzione della stessa, in quanto a tutt'oggi il Consiglio non ha ricevuto alcuna informativa in merito.

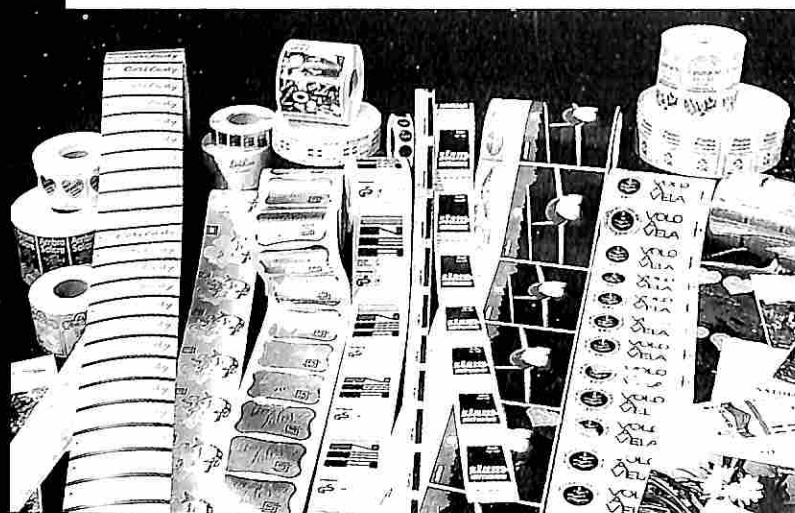
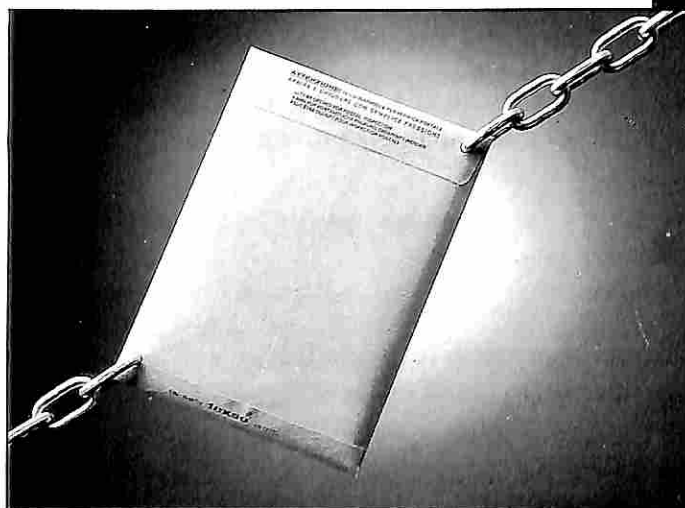
In attesa di un cortese ed urgente riscontro, invio molti cordiali saluti.

(Maurizio Calise)

BUSTE RINFORZATE A TRAMA
SINUSOIDALE **texso**®



ETICHETTE AUTOADESIVE:
LA TRADIZIONE NEL FUTURO



LEGGERE
RESISTENTI
ECONOMICHE
IMPERMEABILIZZATE

sales

STAMPA A CALDO
STAMPA IN QUADRICROMIA
MATERIALI E ADESIVI SPECIALI
NUMERAZIONE E CODICI A BARRE

10096 Fraz. LEUMANN - RIVOLI (TO) - Via Chivasso, 5 - Tel. (011) 957.10.00 (ø 3 linee)
Telefax N. (011) 9592138 - Telex N. 215409 SALES I

ACROBAZIA: QUOTAZIONI IN RIALZO

L'acrobazia in Svizzera sembra ormai uscita dal tunnel dell'ostracismo e delle polemiche che, come del resto anche l'Italia, l'hanno a lungo penalizzata. La SAGA (Swiss Aerobatic Gliding Association) raccoglie ora 70 piloti volovelisti acrobatici ed organizza corsi, manifestazioni, gare, corsi di formazione ed aggiornamento per istruttori, stage di perfezionamento. Solo 5 anni fa i campionati nazionali vennero cancellati, ravolti dalle proteste e contestazioni interne al mondo aeronautico; ora il gusto del volo preciso, elegante, coreografico sta attraversando una nuova primavera, anche tra le donne, che non Susanna Lütolf per la prima volta si sono aggiudicate il titolo nazionale nella categoria promozione. Il campione '96 categoria elite, Fredy Schneider, quando le condizioni meteo lo permettono, dopo aver completato le figure del programma acrobatico guadagna quota volando in volo rovescio! Ora sta perfezionando una serie di esercizi da effettuare sulla base di una colonna musicale, "per volare ancor più armoniosamente e per sfatare il pregiudizio che l'acrobazia volovelistica sia una sorte di stupro dell'aliante" ha dichiarato il 40enne pilota di linea.

3 e 4 MAGGIO 1997: IL FINE SETTIMANA NERO DEL VOLO A VELA

Il primo fine settimana dello scorso mese di maggio è stato il più amaro nella storia del volo a vela non solo italiano. Oltre al drammatico incidente sulla pista di Verzago, presso Alzate Brianza (Como) con la tragica scomparsa di Giancarlo Maestri e Angelo Colombo, ed oltre alla collisione in volo a Valbrembo, altri cinque piloti sono rimasti feriti, uno dei quali con conseguenze mortali, in tre diversi incidenti. In Alto Adige un aliante austriaco motorizzato è precipitato nei boschi

dell'alta Val Venosta dopo aver urtato con l'ala destra contro il cavo di una teleferica dei contadini per il trasporto di legname. I due volovelisti, un 48enne di Innsbruck ed un 45enne nordtirolese di origine ungherese, se la sono cavata con diverse fratture alle gambe ed al bacino. Sempre in quel pomeriggio di sabato 3 maggio, altri tre gravi incidenti in Germania. Nei pressi di Darmstadt (Germania meridionale) un pilota di 60 anni ha perso la vita dopo aver abbandonato il suo aliante ed essersi lanciato col paracadute, che tuttavia non s'è aperto. Nella Renania (Germania centrale) una ragazza di 19 anni s'è trovata con l'ala destra tranciata di netto dopo l'urto contro i cavi di una linea elettrica. Nonostante la spettacolarità e gravità dei danni, la giovane volovelista è riuscita in qualche modo a mettere a terra l'aliante riportando ferite non gravi. È andata peggio ad un altro pilota della Renania: dopo l'urto contro i cavi dell'alta tensione da 10.000 Volt s'è immediatamente sviluppato un incendio che ha coinvolto anche l'aliante. Nulla da fare per il pilota 41enne.

NONOSTANTE TUTTO: INCIDENTI IN CALO

L'ufficio federale tedesco per l'aviazione ha pubblicato il bilancio degli incidenti con alianti riferiti allo scorso anno. Nel 1996 si sono verificati 157 incidenti, più o meno come negli anni precedenti, ma solo 6 mortali (una delle punte più basse degli ultimi anni). In calo anche gli incidenti con alianti motorizzati e motoalianti: 45 casi (12 in meno rispetto all'anno precedente) dei quali ben 7 con esiti mortali. Tra le cause più frequenti: bassa velocità in decollo, all'atterraggio ed assetti inusuali.

CELESTINO GIRARDI

Sul prossimo numero: primati e decisioni IGC

Allegata è la situazione aggiornata dei primati mondiali. Le decisioni prese nella riunione di marzo dell'IGC entrano in vigore l'1 ottobre prossimo. Esse si possono così riassumere:

Classi e categorie di primato

La categoria "Generale" diventa categoria "Assoluti". In essa confluiscono sia i biposti che i motoalianti.

Inoltre ci saranno la Categoria 15 metri (che comprende tutti gli alianti con apertura alare fino ai 15 metri), la Classe Ultraleggeri e la World Class.

Per ciascuna è prevista una tabella "Femminile".

Tipi di primato

Vengono aggiunti i primati in andata e ritorno su distanze di 500 km e multipli.

Non è stato chiarito, ma riteniamo che questo debba riguardare sia l'andata e ritorno prefissata che quella libera.

I primati di altezza e di guadagno di quota sono previsti solo nella tabella "Assoluti".

Restano parecchi dubbi in attesa che le norme vengano definite in dettaglio.

Per esempio, mentre è ovvia la confluenza dei migliori risultati nella categoria "Assoluti", non è stato ancora chiarito se nella categoria 15 metri vadano iscritti i primati precedenti effettuati con alianti che vi rientrano.

Allegata è la situazione aggiornata dei primati nazionali.

Come si vede ci sono annotati alcuni tentativi degli anni precedenti che dovrebbero essere omologati al più presto.

Nella riunione sopra citata l'IGC ha deciso di lasciare agli enti nazionali la normativa riguardante i primati nazionali.

Ritengo che ci converrà adeguarci alle norme internazionali.

SMILIAN CIBIC

Aero Club Parma Campionati italiani

classe STANDARD:

1 PEROTTI NINO	AeC V. Aosta	ASW24	p. 3185
2 GRINZA G. CARLO	AeC Torino	SZD	3179
3 COSTA CORRADO	AVAL Varese	LS8	3085
4 MONTI LORENZO	AVAL Varese	SZD 55	2957
5 PRONZATI MARCO	AeC V. Ossola	DiscusB	2819
6 AVANZINI LUCIANO	AVAL Varese	LS8 A	2706
7 BOZZETTI GIANP.	AeC Parma	DiscusB	2678
8 ALBERTAZZI ALB.	A.V.L.	DiscusB	2613
9 PINNI VITTORIO	AeC Parma	DG 300	2609
10 SPREAFICO G.	A.V.A. Valbr.	ASW24	2545
11 MONTEMAGGI S.	AeCV Mugello	ASW24	2370
12 RIVA ADALB.	A.V.L.	Discus	2355
13 FOGLIA ANTONIO	AVAL Varese	Discus	2330
14 COLOMBO STEF.	AVAL Varese	Discus	2272
15 VILLA ALESS.	AVAL Varese	DiscusB	2263
16 DALLA ROSA G.	AeC Parma	DG 300	2126
17 FELICORI SERG.	AeCV Ferrara	DG 300	2089
18 ANCILLOTTI R.	A.V.A. Valbr.	ASW24	2054
19 POLETTI FRANCO	A.V.M. Milano	Libelle	1674
20 BRUNAZZO MAURO	AVAL Varese	SZD 55	1622
21 RIGHINI ALB.	AeC Lodi	Discus	1481
22 GNECCHI LUIGI	A.V.L.	ASW24	1332
23 BORELLINI G.PE	AVAL Varese	ASW24	1226
24 GRITTI ANGELO	A.V.A. Valbr.	DiscusB	385

classe 15 METRI:

1 GALETTO G.GIO	AeC Bolzano	Ventus 2	3265
2 GHIORZO STEF.	A.V.L.	Ventus 2A	3205
3 CORBELLINI EU.	AeC Lodi	LS 6	3011
4 MARCHISIO G.GIO	AeC Torino	Ventus2	2861
5 GOSTNER THOMAS	AeC Bolzano	Ventus2	2835
6 PAVESI UGO	AVAL Varese	ASW 20	2755
7 BRICOLI ERM.	AeC Parma	ASW 20	2733
8 BERTONCINI L.	A.V.L.	Ventus	2699
9 SECOMANDI M.	AVAL Varese	Ventus 2	1873
10 DEL GRANDE G.	AeC Pr. Venete	Ventus	1687
11 GIACOBBE DINO	AeC V. Savona	VentusBT	1640
12 CHIESI EMILIO	AeC Parma	ASW 20	1622
13 PRONZATI ATT.	AVAL Varese	Ventus 2	1550
14 GIOPPO GAET.	AeC Pr. Venete	DG 200	1534
15 MATTANO AIMAR	AVAL Varese	VentusB	1494
16 BAUMGARTNER A.	AeC Bolzano	DG 600	681
17 ACQUADERNI M.	AVAL Varese	DG 800	614
18 PLATTNER CHR.	AeC Bolzano	Ventus 2	132

- classifiche non ufficiali

- Parma 31 maggio - 8 giugno

- ora non ci rimane che attendere le molte relazioni che i protagonisti vorranno inviare al fax: 031/303209. Grazie.

Asiago ricorda Romeo Sartori

Pilota della 1^a Guerra Mondiale e collaudatore

- 12.13 luglio: Mostra fotografica

- 3 agosto : Manifestazione Aerea

con la partecipazione dei paracadutisti SETAF e di Thiene Acrobazia con aliante a cura del Com.te Mutignani.

* * *

Precisiamo: la foto di copertina del n° 239 è stata scattata dal Dr. Carlo Bartolini, con il quale ci scusiamo per non averlo citato.

Dello stesso autore ricordiamo anche la bellissima lenticolare che fa da copertina al n° 198 del gennaio/marzo 1990.

Quindi non ci rimane che attendere la prossima!

* * *

FOR SALE

M-100S, VERY GOOD CONDITION.

WITH ELECTRIC VARIO AND BASIC INSTRUMENTS.

GLASS COVERED WOODEN TRAILER.

PERFORMANCE: BETWEEN K6CR & K6E

£ 3,450 TELEPHONE KEITH GEORGE
01787--379439

* * *

Attenzione!!

Confesso: il disordine regna sovrano sul mio tavolo di lavoro. È per questo che non trovo più un foglio recante richieste di arretrati ed altro. Prego rinnovare le richieste al fax 031.303209.

Renzo Scavino

P.S. Sono disponibili alcuni abbonamenti a SOARING per il 1997: 12 numeri a 120 mila lire.



DG Flugzeugbau GmbH Im Schollengarten 20 D - 76646 Bruchsal Untergrombach - Germany
 Postfach 4120 D - 76625 Bruchsal - Germany
 Phone 07257/890 Switch board and management
 8910 Aircraft sales - 8960 Service
 Fax 07257/8922

DG 505MB nuovo biposto a decollo autonomo, motore "Solo 2625" da 64HP, in fusoliera

DG 800S super 15 m. corsa, ultima generazione, prolunghe a 18 m. e winglets

DG 800B il nostro "top model": il primo decollo autonomo della classe 18 metri, con fortissima motorizzazione

GLASFASER ITALIANA s.p.a. • 24030 VALBREMBO (BG) - Tel. 035/528011 - Fax 035/528310

ELAN
FLIGHT

LA CONSOLIDATA REALTÀ NEL TRATTAMENTO DI FIBRE
 COMPOSITE NON SOLO NEGLI SCI ED IMBARCAZIONI
 MA ANCHE NEI
 FANTASTICI ALIANTI!

MONOPOSTI:

DG-303 ELAN	Aliante da competizione Classe Standard. Nuovi profili alari e winglets. E = 1:43.
DG-303 ELAN ACRO	Aliante con apertura 15 m. "fully acrobatic": +7 -5g.
DG-303 Club ELAN	Aliante Classe Club. apertura 15 m.
DG-303 Club ELAN ACRO	Aliante Classe Club. apert. 15 m., "fully acrobatic"

BIPOSTI:

DG-505 ELAN Trainer	Apertura 18 m., ideale per scuola ed allenamento.
DG-505 ELAN Orion	Biposto multiversione: – "fully acrobatic" apert. 17,2 m. – wingtips per apertura 18 m. – wingtips per apert. 20 m. con winglets.
DG-505/20 ELAN Wiglets	Aliante alte prestazioni, flaps ed apertura 20 m. con winglets.
DG-505/22 ELAN	Aliante alte prestazioni con flaps ed apertura 22 metri.

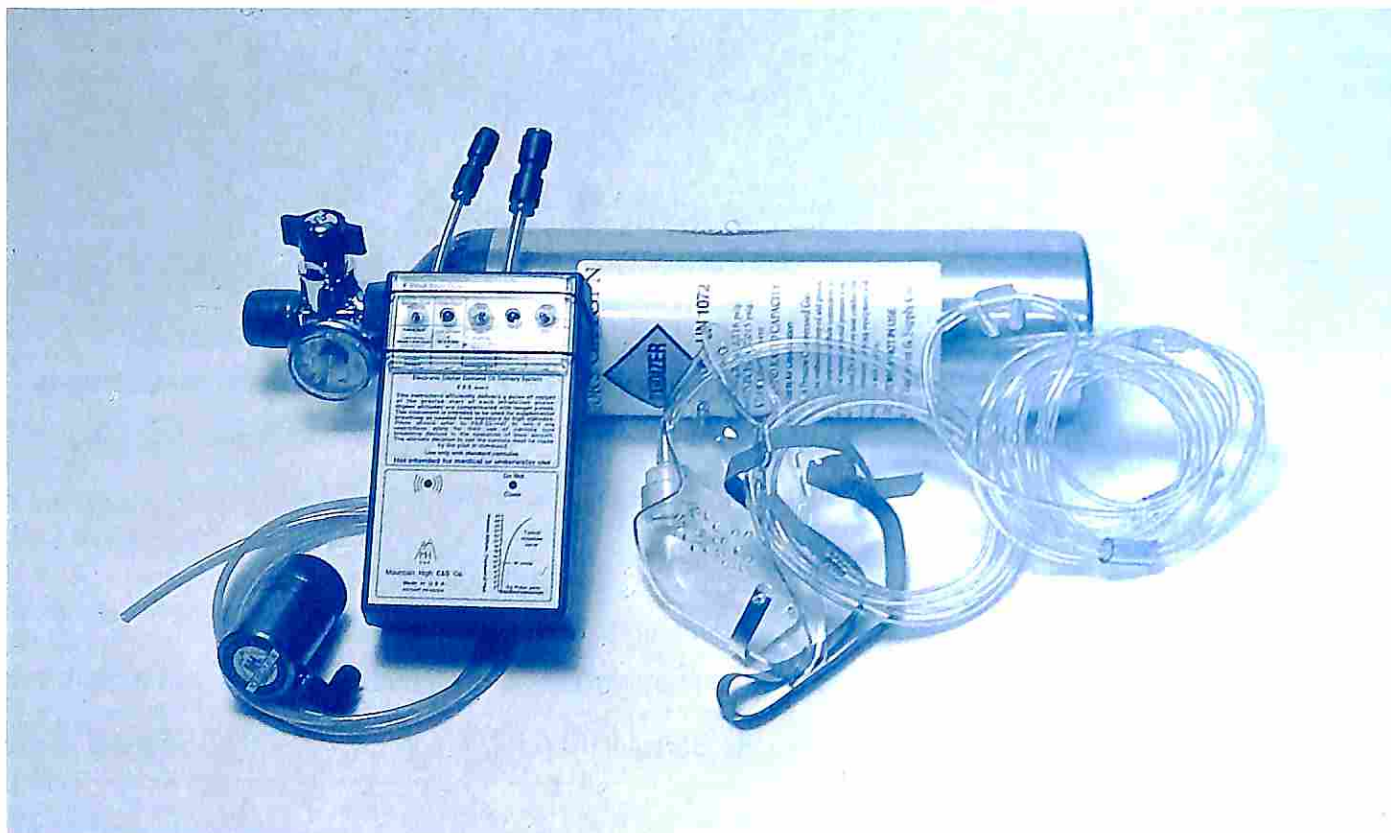
ELAN FLIGHT
 •Slovenia•

**UNA TRADIZIONE
 DI SERIETÀ**

Contattate:

PAOLO DE MARCO

33044 MANZANO (UD) - Via G. Marconi, 22
 Tel. 0432/740429 - Fax 0432/740092

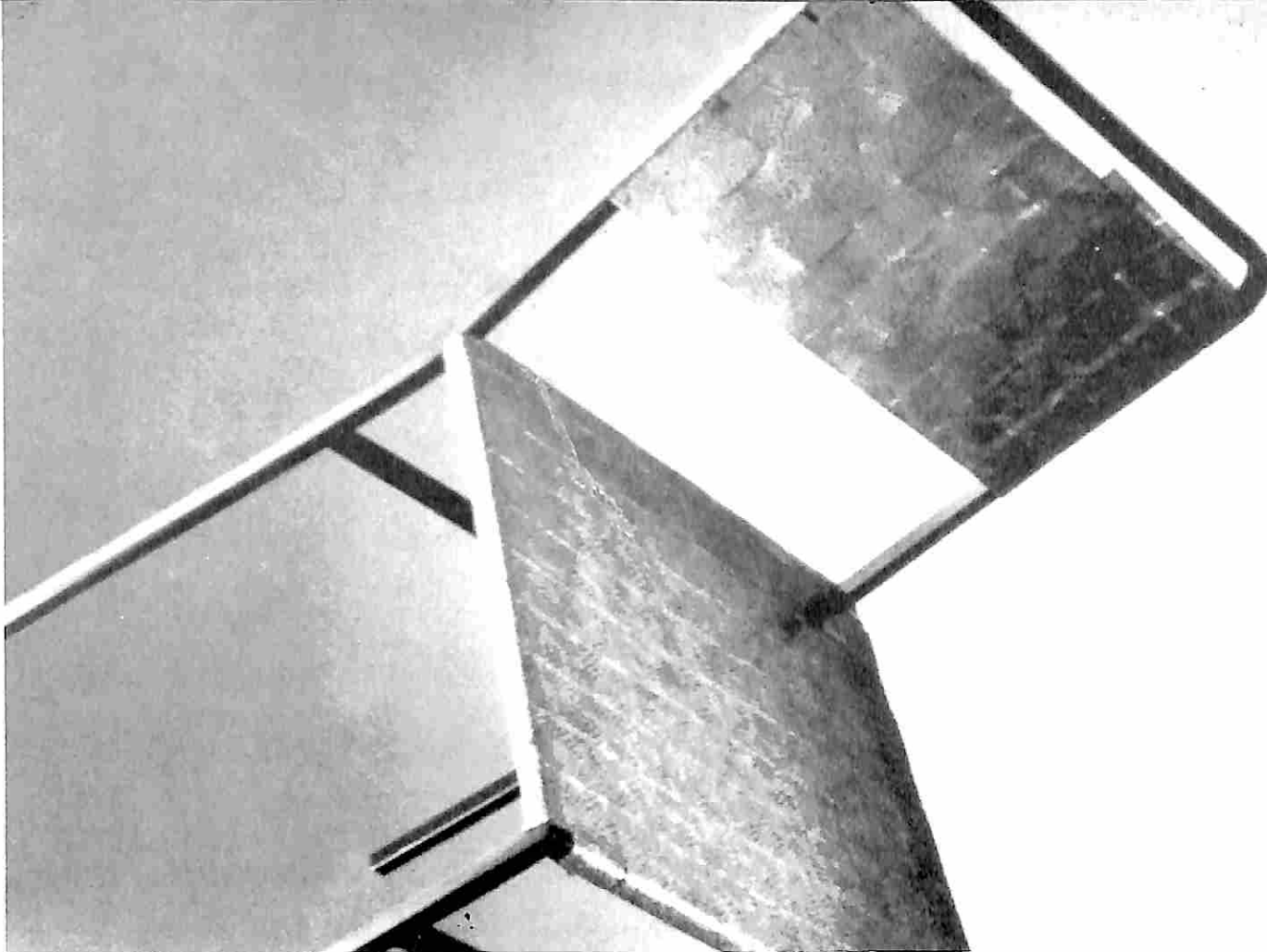


IMPIANTO OSSIGENO A DOMANDA EDS-180

- Grande autonomia con basso peso e piccolo ingombro
- Economico
- Affidabile
- Lungamente provato da molti piloti nei più impegnativi voli in onda

Fornito standard con bombola da 180 litri per un'autonomia di 6-8 ore a 18.000 feet

Disponibili altre bombole e impianti per biposti.



SICOBLOC

SICOBLOC è un semilavorato in PVC o in resina SURLYN, caratterizzato da colori perlacci, iridescenti e da una sorprendente profondità di disegno. Questi effetti cromatici sono il risultato di una colorazione in massa, nonché di processi di fabbricazione esclusivi.

La cangiante tridimensionalità che si evidenzia nei fogli SICOBLOC è davvero magica! Persino in un foglio dallo spessore di 0,2 millimetri è possibile ammirare l'effetto "profondità" che rende unico SICOBLOC.

SICOBLOC è disponibile in fogli flessibili, rigidi, telati in diversi spessori e in una affascinante gamma di decori, colori ed effetti. SICOBLOC è facilmente lavorabile e trova impiego in moltissimi settori merceologici.

MAZZUCCHELLI 1849 S.p.A.

Fondata nel 1849 MAZZUCCHELLI è leader mondiale nella produzione di lastre e semilavorati plastici come la celluloido e l'acetato di cellulosa. Grazie a processi esclusivi che fondono l'antica cultura artigianale con la più sofisticata tecnologia, MAZZUCCHELLI 1849 è in grado di offrire semilavorati dai colori, decori ed effetti inimitabili.

SICOBLOC

1849 mazzucchelli

Via S. e P. Mazzucchelli, 7 - 21043 Castiglione Olona (Varese) Italy

Tel. (0331) 82.61.11 - Fax (0331)82.62.13 - Telex 330609 SICI

RELAX

Elegante seggiolino ribaltabile realizzato in resina termoplastica. Ideale per le cabine doccia, ed anche per arredare con un tocco di classe il bagno.

La superficie liscia, l'armonia delle forme, la qualità della materia prima impiegata sono garanzia della massima igiene e facilità di pulizia. La finitura antiscivolo della seduta è infine elemento di estrema sicurezza.

Viene fornito completo di accessori per il montaggio e di maschera di foratura.

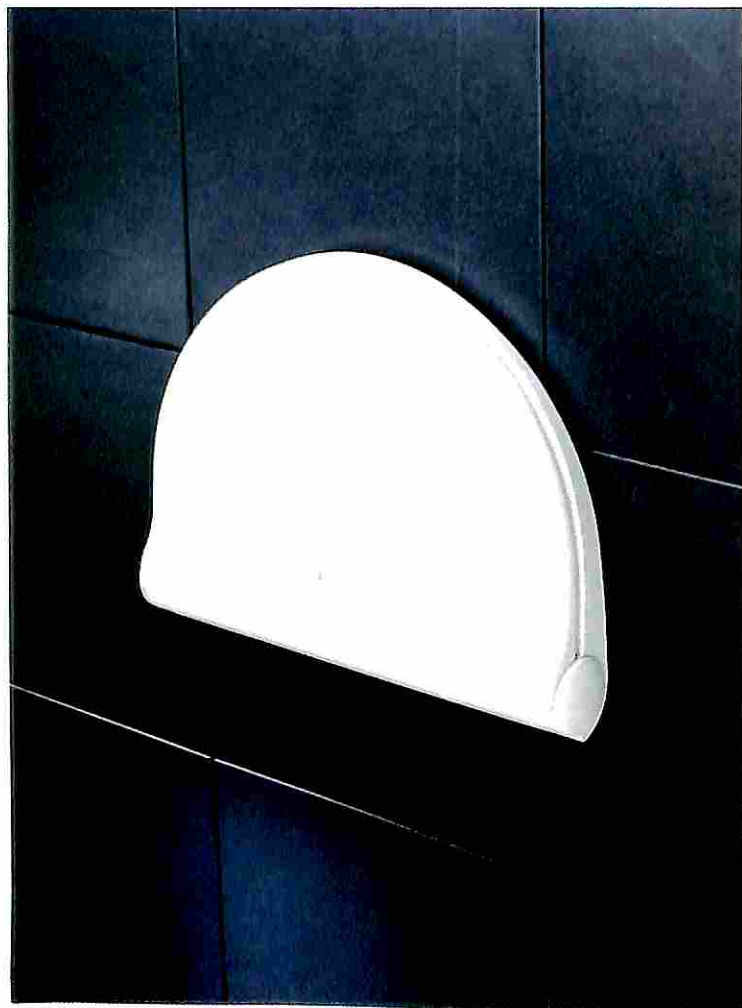
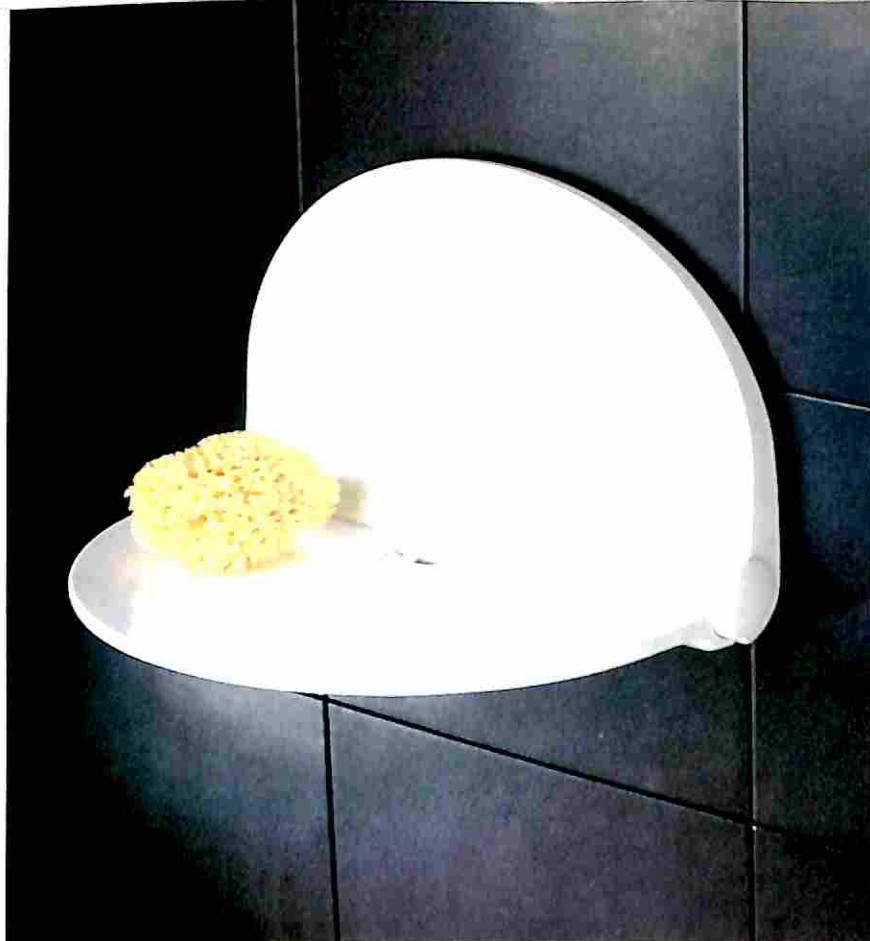
Dimensioni: larghezza cm. 37
profondità con seduta aperta cm. 28
profondità con seduta chiusa cm. 7

Élégant siège rabattable en résine thermoplastique. Idéal pour la douche et aussi pour l'aménagement avec une touche de classe de la salle de bains.

La surface lisse, l'harmonie des formes et la qualité des matières premières employées garantissent le maximum d'hygiène et la facilité de nettoyage. La finition antidérapant de l'assise contribue enfin à une parfaite sécurité.

Il est livré avec les accessoires de montage et les supports de fixation.

Dimensions: largeur cm. 37
profondeur avec siège ouvert cm. 28
profondeur avec siège fermé cm. 7



Elegant tip-up seat made by thermoplastic resin. Ideal for the showerroom and to give the bathroom a class-touch.

The smooth surface, the harmony of the forms and the quality of the used materials guarantee the highest hygiene and easiest cleaning. The antislip finishing of the sitting part is after all an element of extreme security.

Relax is provided with fixing accessories and drilling pattern.

Dimensions: width cm. 37
depth by open seat cm. 28
depth by closed seat cm. 7

Eleganter Klappsitz, hergestellt aus thermoplastischem Vollkunststoff. Ideales Zubehör für Duschkabinen. Sinnvolles Ausstattungsdetail für ein wenig mehr Klasse im Bad.

Die glatte Oberfläche, die harmonische Formgebung und die hohe Materialqualität sind die Garantie für einfache Reinigung und optimale Hygiene. Die rutschfeste Sitzfläche ist ein weiteres Element extremer Sicherheit.

Relax wird mit Befestigungsmaterial und Montageanleitung geliefert.

Masse: Breite cm. 37
Tiefe bei offener Sitz cm. 28
Tiefe bei geschlossener Sitz cm. 7

Elegante opklapbare kunststof zitting. Ideaal voor de douche-ruimte en om de badkamer met meer klasse uit te rusten.

Het gladde oppervlak, de harmonische vormgeving en de kwaliteit van de gebruikte materialen garanderen de grootste hygiëne en gemakkelijke schoonmaak. De antislip afwerking van het zitgedeelte is een bijkomend element van buitengewone veiligheid. Wordt compleet met montageset en boorjabloon geleverd.

Maten: Breedte cm. 37
diepte cm. 28
diepte met opgeklapte zitting cm. 7

PLASTICA
ilma

S.p.A. 21026 OLTRONA DI GAVIRATE/VARESE (ITALIA)
Via Unione, 2 - Tel. (0332) 731 050 - Fax (0332) 730.330

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

VALBREMBO: PRIMA BASE IN EUROPA PER VOLI DI OLTRE 1000 CHILOMETRI
Tel. 035/52.80.93 - Fax 035/52.84.91 - Frequenza aeroporto 122,60

Aerei ed alianti a disposizione di tutti i soci:

2 STINSON L 5, 2 ROBIN DR 400,

4 TWIN ASTIR, 2 JANUS B, 4 ASTIR STANDARD, 4 HORNET, 5 DG 300,

1 ASH 25, 3 DISCUS B, 1 MOTOALIANTE GROB G 109B

- SCUOLA PER CONSEGUIMENTO BREVETTO DI VOLO A VELA. RINNOVI E REINTEGRI.
- ADDESTRAMENTO DOPO BREVETTO PER CONSEGUIMENTO INSEGNE F.A.I.
- CORSI DI PERFORMANCE CON ISTRUTTORI QUALIFICATI CON BIPOSTI E MONOPOSTI.
- STAGES PER PILOTI STRANIERI DAL 15 MARZO AL 15 MAGGIO DI OGNI ANNO.

Il Club è dotato di un vasto camping per roulotte e tende, con relativi servizi; piscina, campo da tennis e parco giochi bambini, nonché di ristorante-bar con ampio parcheggio auto (nuova gestione). L'aeroporto ed i servizi annessi sono aperti tutti i giorni escluso il martedì. NON È RICHIESTA NESSUNA TASSA, NE DI ATTERRAGGIO NE DI DECOLLO.