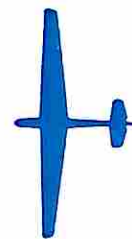


**LA RIVISTA
DEI VOLOVELISTI
ITALIANI**

**NOVEMBRE - DICEMBRE 1981
N. 149**

**VOLO
A
VELA**



**CINQUANTENARIO
DEL "C"
D'ARGENTO**

**BOLZANO:
TRIANGOLO DI
618 KM.**

**ARRIVEDERCI
SUD - AFRICA**

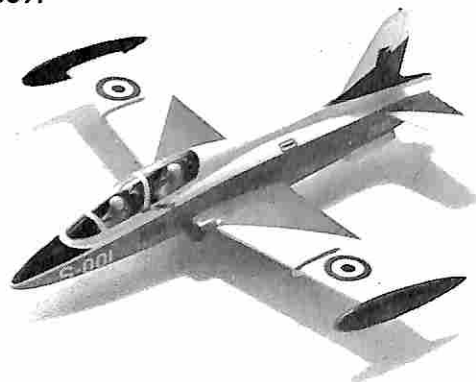
GRAZIE AD UNA FELICE INTUIZIONE DELLA AERONAUTICA MILITARE ITALIANA L'AERMACCHI MB-339 CONQUISTA I MERCATI MONDIALI

Con felice intuizione e precorrendo i tempi, l'AMI, sin dal 1973, emetteva un requisito per l'addestratore basico/avanzato a getto per gli anni '80.

Tale requisito veniva soddisfatto dall'Aermacchi con un progetto fondato sulla propria esperienza acquisita in oltre 25 anni di attività nel settore degli aviogetti da addestramento.

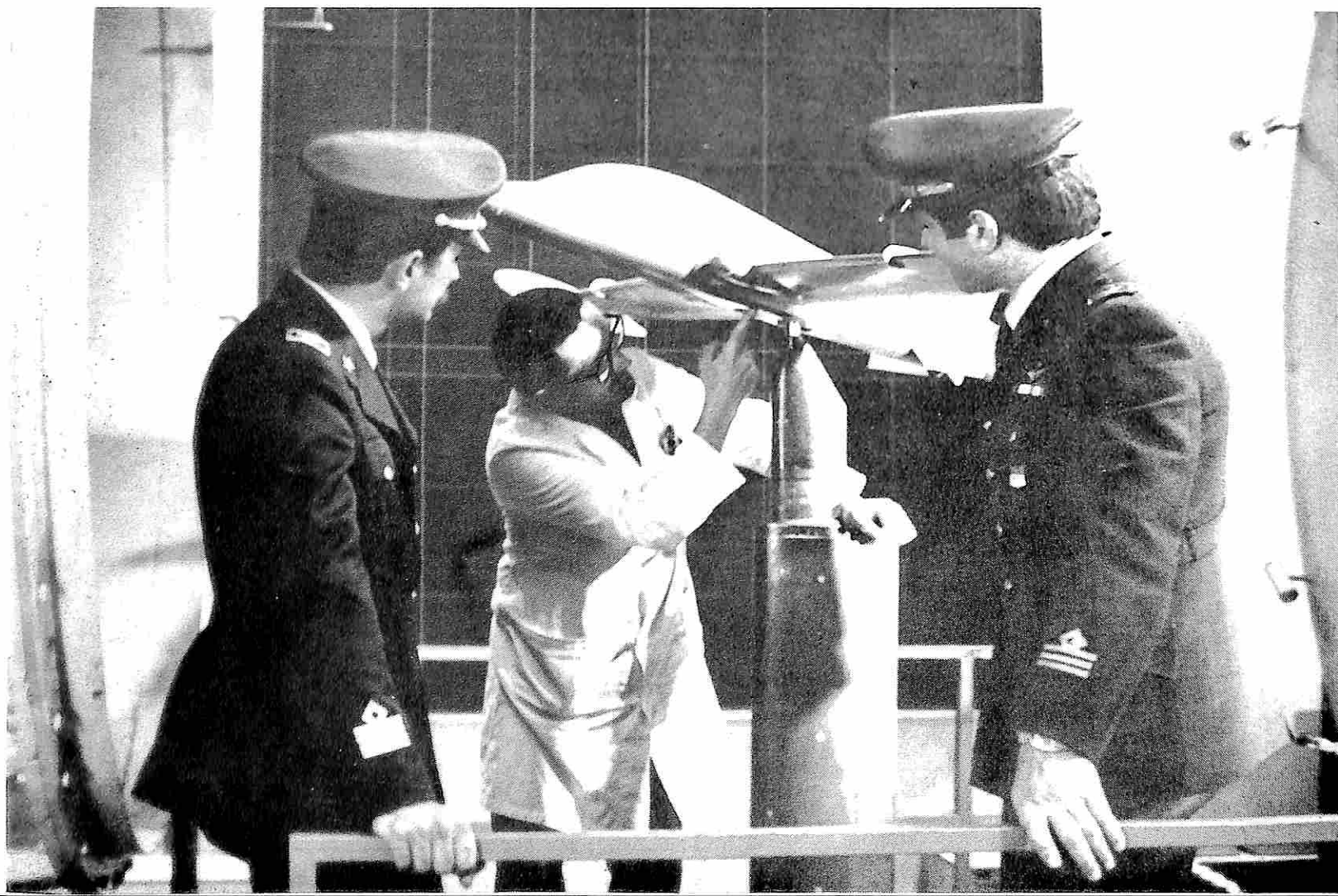
Nasceva così l'MB-339.

Oggi, le principali aeronautiche militari chiedono un addestratore di caratteristiche e prestazioni del tutto simili a quelle anticipate dalla nostra Aeronautica. È grazie a ciò che l'MB-339 dopo appena un anno dalla consegna delle prime unità all'AMI, è già stato adottato da due diversi paesi stranieri e si avvia a ricalcare il successo del suo predecessore, l'MB-326, costruito in oltre 750 esemplari ed esportato in 14 paesi dei 5 continenti.



AERMACCHI

VARESE - ITALY



**COMITATO REDAZIONALE:**

Lorenzo Scavino, direttore
Smilian Cibic, vicedirettore
Alessandro Lanzi
Attilio Pronzati
Plinio Rovesti
Sandro Serra
Emilio Tessera Chiesa

segreteria:

Paola Bellora

PROVE IN VOLO:

Walter Vergani

INVIATO SPECIALE:

Antonino Desti

AEROMODELLI:

Renato Corno

CORRISPONDENTI:

FAI - CIVV

Piero Morelli

GERMANIA OCC.

Pierluigi Duranti

STATI UNITI

Mario Piccagli

REDAZIONE e AMMINISTRAZ.

Aeroporto «Paolo Contri»
Calcinate del Pesce - VARESE
Tel. 0332/310073 - CAP 21100
Codice Fiscale 00581360120

ABBONAM. PER ANNO SOLARE

pubblicazione bimestrale

ITALIA

sostenitore L. 100.000
ordinario L. 35.000
cumulativo L. 25.000

ESTERO

ordinario \$ 40

UNA COPIA L. 6.000

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

E' permessa la riproduzione,
quando non espressamente vie-
tata, purchè si citi la fonte.
Arti Grafiche Camagni - Como

DIRETTORE RESPONSABILE:

Lorenzo Scavino

VOLO A VELA



La Rivista dei Volovelisti Italiani
fondata da Plinio Rovesti nel 1946

A cura del Centro Studi
Volo a Vela Alpino
con la collaborazione
di tutti i volovelisti

NOVEMBRE - DICEMBRE 1981

N. 149

SOMMARIO:

E siamo arrivati anche alla fine del 1981	346
Col tempo e con la paglia...	355
Il Cinquantenario del «C» d'Argento: 1931-1981	359
Da Bolzano, prima all'ovest, poi all'est, 618 Km. in triangolo	363
Un confronto matematico	365
Arrivederci Sud-Africa	369
Il 19° Raduno degli ex aliantisti dell'Aeronautica	
Militare Italiana	373
Ultimissime	372
Operazione 1982	373
Traguardo di partenza	375
Il volo a vela nella filatelia	381
Oro, incenso e mirra al Briefing di Bologna	383
I lavori della commissione di specialità	387
Argentina '83	389
Volo a vela al servizio dei volovelisti	399

IN COPERTINA:

La duchessa del cielo e il principe dei vulcani.

La foto ci è stata gentilmente offerta dall'autore Ercole Addario, «il principe dei traineristi» del quale ci siamo accaparrati un'opzione sulle sue lontane memorie!

E siamo arrivati anche alla fine del 1981

Per la verità il 1981 è già finito. Questo sesto numero di VOLO A VELA uscirà in febbraio del 1982 ma è l'ultimo numero del 1981. Poco meno di 400 pagine!

Vorremmo esultare ma il pensiero dei debiti accumulati non lo consente.

Parliamo allora di contenuti. Le molte parole di plauso ci sono di conforto ma non tocca a noi il giudizio.

Parliamo piuttosto di quello che non abbiamo fatto. Lasciamo perdere, di autocritiche n'è piena l'aria. Non ce la sentiamo di accumularci.

Parliamo piuttosto di quello che non hanno fatto gli altri! E' più facile. La base che non partecipa, i corrispondenti che non corrispondono, le redazioni territoriali che — fatte le debite eccezioni — non operano come tali. I grossi centri che non comunicano, quelli piccoli che hanno paura di farsi sentire. Gli eterni scontenti che continuano a mugugnare senza decidersi a dar corpo ai loro lamenti.

E poi ci meravigliamo se il Briefing finisce cinque ore prima del solito perchè non c'è più nessuno iscritto a parlare!

A proposito: per i nostalgici delle risse andate, consigliamo la partecipazione al Briefing degli aeromodellisti. Una vera rimpatriata.

Noi adesso abbiamo il successo, che inebria e rimbambolisce.

Il nostro parco macchine è il più prestigioso d'Europa, rispetto alle licenze FAI. I nostri cruscotti sono pieni di marchingegni elettronici. I nostri giovani piloti disdegnano il Libellino e noi ci preoccupiamo di dare loro i penultimissimi e nel contempo prenotiamo gli ultimissimi.

Ci preoccupiamo di spendere un po' di milioni per mandarli agli europei di classe Club mentre in casa nostra non riusciamo nemmeno ad organizzare una garetta di tale classe.

Ma forse la cosa può essere salutare, almeno per loro giovani, in quanto si renderanno conto che si può fare del volo a vela impegnato anche con le macchine da clubs.

Capiranno — e speriamo lo capiscano anche quelli che restano a casa — che la formazione del pilota volovelista non è frutto d'improvvisazione e non è una parete di sesto grado, ma un'ampia gradinata che sale lentamente ma continuamente verso la consapevolezza.

E torniamo così verso quelle impalpabili sensazioni e a quel cocciuto operare che una volta ci permettevano di parlare e scrivere di «Spirito volovelistico».

Se ci sei non inorridire di fronte a certi inutili battages pubblicitari, batti piuttosto un colpo, almeno uno.

Noi vorremmo batterne tanti, affinché salti fuori un programma ben studiato in tutti i suoi particolari

che dia armonia all'operare di tutti, sia al centro che alla periferia, per un più organico e concertato sviluppo del nostro volo a vela.

Questo non vuol dire che siamo inoperosi.

Tutt'altro, Alla periferia ci si muove e si opera, pur tra molte difficoltà, con sempre crescente impegno. Al centro non si sta certamente con le mani in mano, visti anche gli impegni internazionali che ci attendono.

Ma la sensazione è quella di disordine, di non armonico, di non razionale, di non coerente.

Qualche vaso comunicante si è certamente aperto, qualche progetto circola, ma non si ha notizia — e se ne sente la mancanza — di un piano di sviluppo che coordini la tanta buona volontà di operare che ancora certamente esiste.

Ma forse anche queste note hanno bisogno di essere coordinate.

In tale attesa veniamo ai programmi che ci riguardano più da vicino. Riteniamo sia doveroso dedicare più tempo e spazio a quelli che arrivano adesso al volo a vela. Per la didattica esistono molti testi, ma ancora molto c'è da fare per migliorare le nozioni e le informazioni destinate al primo periodo.

Un altro impegno sarà quello di promuovere tutto quanto potrà tornare utile a ridurre, se non a colmare, il fosso che si fa sempre più profondo tra il primo ed il secondo periodo.

L'argomento sicurezza troverà, a partire dal prossimo numero, diversa forma e più spazio, in quanto tutti sono stati concordi nel sollecitare un tale indirizzo.

Un altro importante problema è il contatto della rivista con tutti i centri, piccoli o grandi che siano, in cui si svolge attività. Stiamo prendendo contatti e sollecitando impegni affinché la «rete» dei nostri corrispondenti funzioni con maggior solerzia e costanza.

Non è certamente un compito facile, ma è un compito che bisogna assolvere in quanto il contatto della rivista con tutti i volovelisti è la ragion d'essere della rivista stessa. E non stiamo pensando agli abbonamenti, anche se anch'essi sono indispensabili per continuare a difendere la nostra libertà d'informazione reciproca.

E per oggi fermiamoci qui.

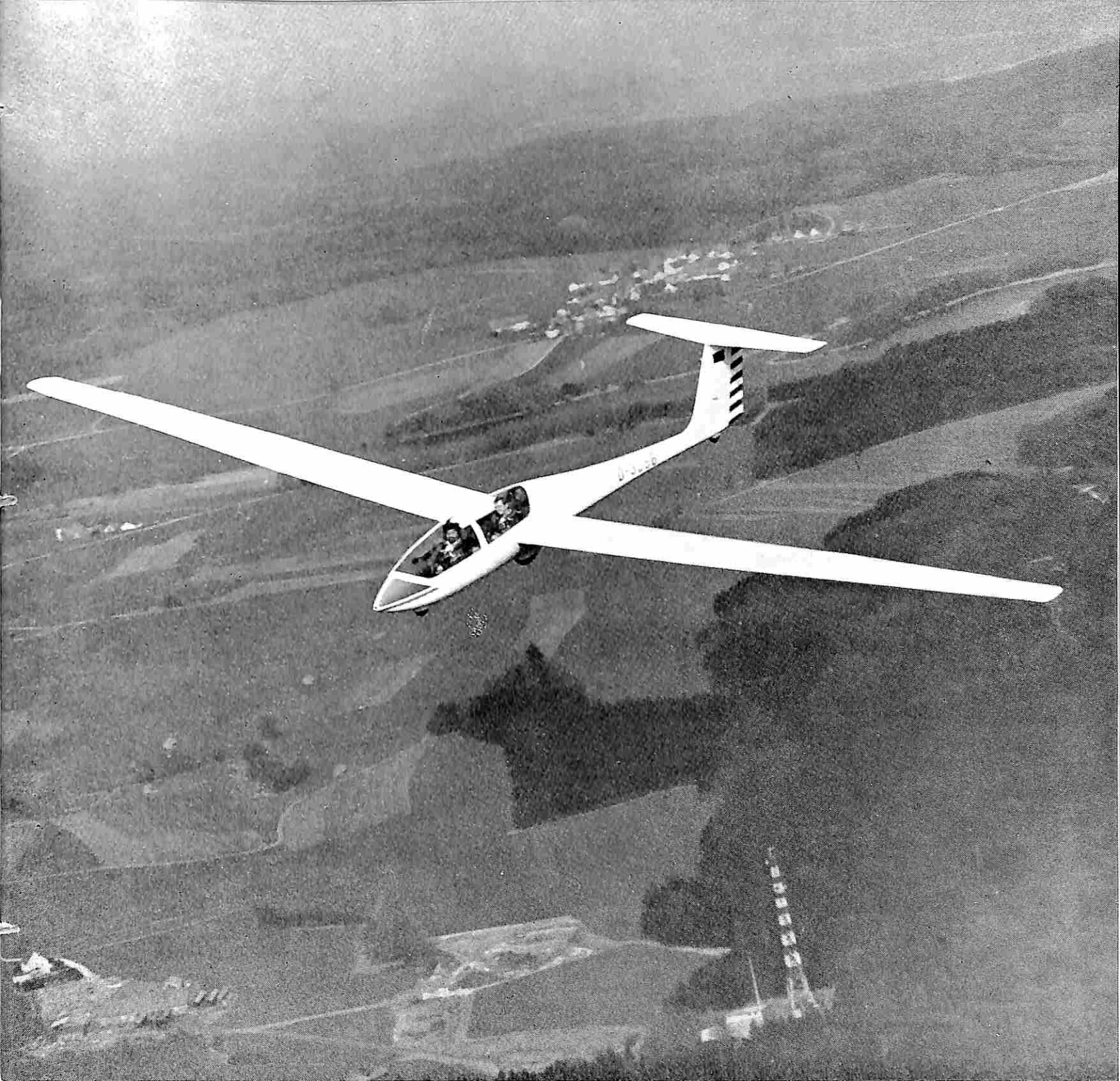
Continueremo con il primo numero del 1982, già in gestazione, che pensiamo di poter distribuire in marzo.

Il successivo uscirà ai primi di maggio ma, attenzione, verrà inviato solo agli abbonati che avranno provveduto, in forma ordinaria o cumulativa, al rinnovo dell'abbonamento.

Il terzo numero del 1982 sarà uno «speciale» e sarà dedicato al Primo Campionato Europeo delle classi FAI.

Forza amici. Non molliamo.

Lorenzo Scavino



GROB G 103

Twin II



Rappresentante ufficiale:

GLASFASER ITALIANA s. r. l.

Aeroporto Valbrembo

Via Locatelli, 1 - 24030 Valbrembo (BG)

Tel. 035-612617

Alexander Schleicher

Segelflugzeugbau

D-6416 Poppenhausen an der Wasserkuppe

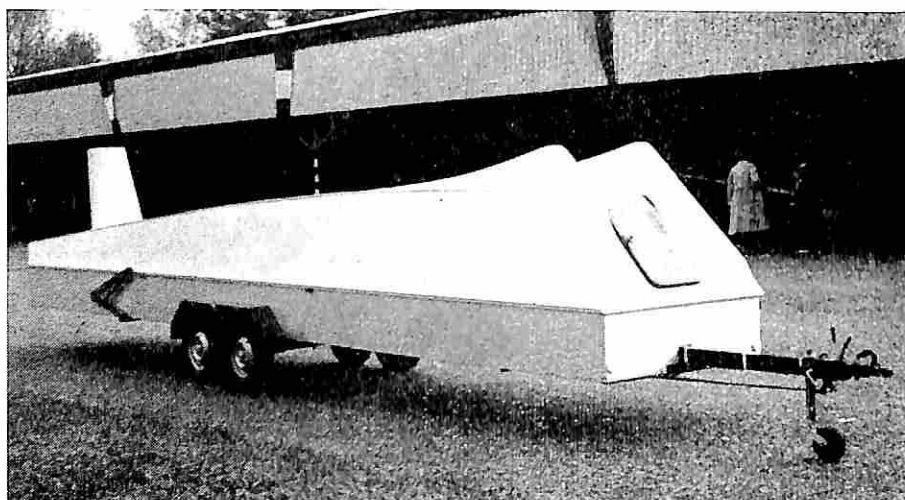


ASW 19

Monoposto
da competizione
Classe Standard FAI

Rimorchio trasporto aliante

(omologato dal Ministero dei Trasporti
con Cert. n. 16890, OM del 4-7-1977)



IL NOSTRO PROGRAMMA:

SCHLEICHER ASK 13

Aliante biposto scuola e performance
Costruzione mista

SCHLEICHER ASK 21

Aliante biposto scuola e performance
Costruzione in vetroresina

SCHLEICHER ASW 17

Super aliante monoposto di alta performance
Classe Libera, 20 m con flaps

SCHLEICHER ASW 19

Aliante monoposto da competizione
Classe Standard

SCHLEICHER ASW 20

Aliante monoposto da competizione
Classe Standard-Libera, 15 m con flaps

Rappresentata da:

**ALEXANDER SCHLEICHER ITALIANA s.n.c. - Strada Berlia 500
10146 TORINO - Tel. 011 - 47.02.768**

Officina qualificata e certificata per riparazione e revisione aliante in legno, metallo e vetroresina. Servizio ricambi per aliante e motoaliante SCHLEICHER.

Strumentazione PZL e WINTER, apparati radio DITTEL e BECKER.



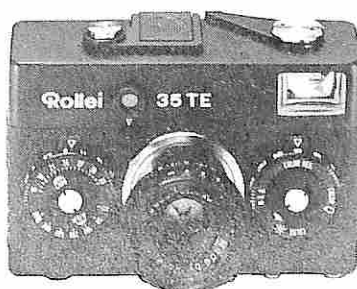
photo by A. Pronzati

La Rollei 35 è perfetta come una macchina fotografica da 400.000 lire *(ma te la porti dietro anche quando non hai tasche).*

Tutto ciò che chiedi a una macchina fotografica, Rollei 35 può dartelo: perchè è un "concentrato" di tutti i ritrovati in fatto di ottica, meccanica e funzionalità.

Rollei 35 ti segue dappertutto, anche dove una normale macchina fotografica sarebbe un impiccio, e ti assicura gli stessi risultati ad un prezzo nettamente inferiore.

Rollei 35 è la fotocamera moderna e completa che piacerà



molto anche a te perchè è simpatica, disinvolta, pratica. Come i blue jeans. Perchè è facile da usare, sicura, poco ingombrante.

Rollei 35. Il massimo della fotografia.

Rollei

Eleganz und Präzision

ACCESSORI FORNITI A RICHIESTA



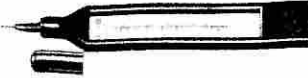
DERIVATORE PER CORRENTE CONTINUA
 Mod. SH/150 portata 150 A Mod. SH/30 portata 30 A
 Mod. SH/4 portata 150 A Mod. SH/3 portata 30 A



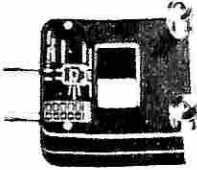
PUNTALE ALTA TENSIONE
 Mod. VCS portata 25.000 V c.c.
 Mod. VCS



CELLULA FOTOELETTRICA
 Mod. L1/N campo di misura da 0 a 20.000 LUX
 Mod. L2



TERMOMETRO A CONTATTO
 Mod. T1/N campi di misura da -25° + 250°



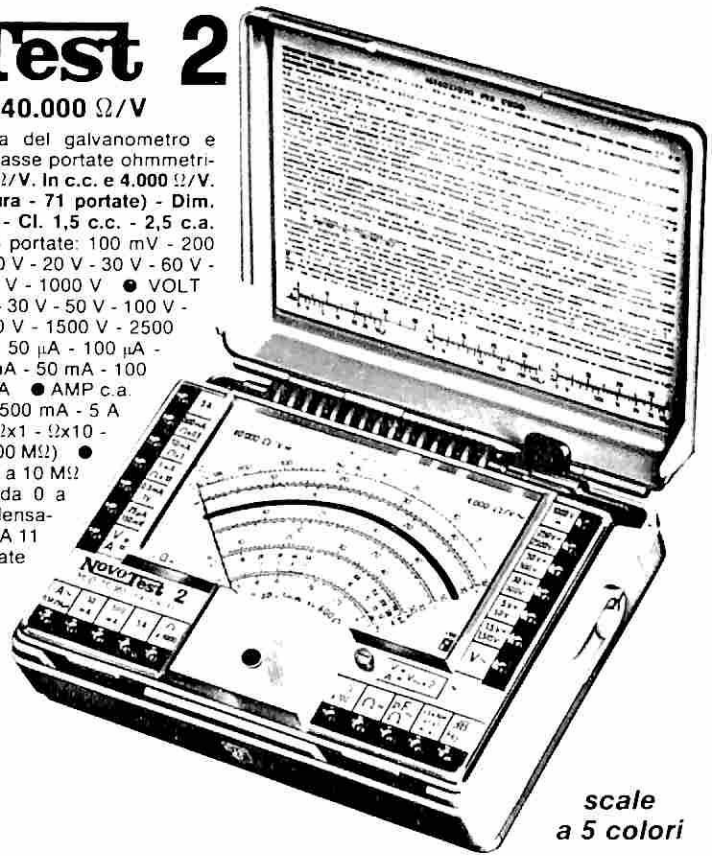
RIDUTTORE CORRENTE ALTERNATA
 Mod. TA6/N portata 25 A - 50 A - 100 A - 200 A

NovoTest 2

20.000 Ω/V - 40.000 Ω/V

(Con protezione elettronica del galvanometro e fusibile di protezione sulle basse portate ohmmetriche). Mod. TS 141 - 20.000 Ω/V. In c.c. e 4.000 Ω/V. in c.a. - (10 Campi di misura - 71 portate) - Dim. 150x110x46 - Peso gr. 600 - Cl. 1,5 c.c. - 2,5 c.a. norme CEI. ● VOLT c.c. 15 portate: 100 mV - 200 mV - 1 V - 2 V - 3 V - 6 V - 10 V - 20 V - 30 V - 60 V - 100 V - 200 V - 300 V - 600 V - 1000 V ● VOLT c.a. 11 portate: 1,5 V - 15 V - 30 V - 50 V - 100 V - 150 V - 300 V - 500 V - 1000 V - 1500 V - 2500 V ● AMP. c.c. 12 portate: 50 μA - 100 μA - 0,5 mA - 1 mA - 5 mA - 10 mA - 50 mA - 100 mA - 500 mA - 1 A - 5 A - 10 A ● AMP c.a. 4 portate: 250 μA - 50 mA - 500 mA - 5 A ● OHMS 6 portate: Ωx0,1 - Ωx1 - Ωx10 - Ωx100 - Ωx1K - Ωx10K (0 a 100 MΩ) ● REATTANZA 1 portata: da 0 a 10 MΩ ● FREQUENZA 1 portata: da 0 a 50 Hz e da 0 a 500 Hz (condensatore esterno) ● VOLT USCITA 11 portate ● DECIBEL 6 portate ● CAPACITÀ 4 portate.

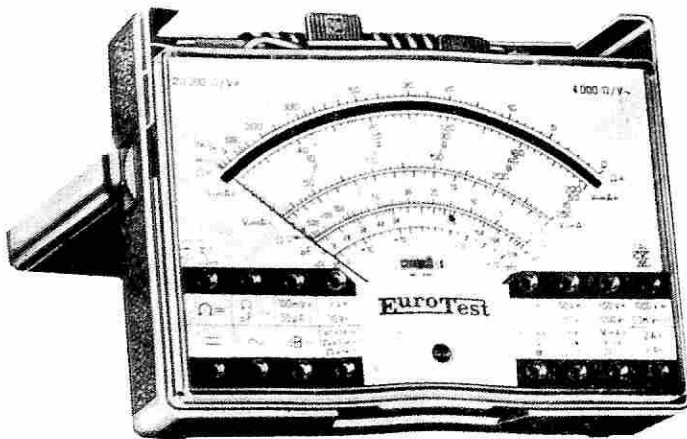
Mod. TS 161 - 40.000 Ω/V. in c.c. e 4.000 Ω/V. in c.a. - (10 Campi di misura - 69 portate) - Cl. 1,5 c.c. - 2,5 c.a. norme CEI.



scale a 5 colori

EuroTest

20.000 Ω/V



(Con protezione elettronica del galvanometro e fusibile di protezione sulle basse portate ohmmetriche).

Mod. TS 210 - 20.000 Ω/V. In c.c. e 4.000 Ω/V. in c.a. - (8 Campi di misura - 39 portate) - Dim. 138x106x42 - Peso gr. 400 - Cl. 2 c.c. - 3 c.a. norme CEI.

● VOLT c.c. 6 portate: 100 mV - 2 V - 10 V - 50 V - 200 V - 1000 V ● VOLT c.a. 5 portate: 10 V - 50 V - 250 V - 1000 V - 2500 V ● AMP. c.c. 5 portate: 50 μA - 0,5 mA - 5 mA - 50 mA - 2 A ● AMP. c.a. 4 portate: 1,5 mA - 15 mA - 150 mA - 6 A ● OHMS 5 portate: Ωx1 - Ωx10 - Ωx100 - Ωx1 K - Ωx10K (0 a 100 MΩ) ● VOLT USCITA 5 portate: 10 V - 50 V - 250 V - 1000 V - 2500 V ● DECIBEL 5 portate ● CAPACITÀ 4 portate.

RAPPRESENTANTI E DEPOSITI IN ITALIA:

AGROPOLI (Salerno) - Chiari Arcuri Miglino - Via De Gasperi, 56 - BARI - Biagio Grimaldi - V.le De Laurentis, 23 - BOLOGNA - P.I. Sibani Attilio - Via Zanardi, 2/10 - CATANIA - Elettrosicula - Via A. Cadamosto, 17 - ANCONA - P.I. Carlo Giongo - Via Nenni, 5 - FIRENZE - Dr. Alberto Tiranti - Via Fra Bartolomeo, 38 - NAPOLI - Severi Gianfranco - C.so A. Lucci, 56 - GENOVA - P.I. Conte Luigi - Via P. Salvago, 18 - Mag. Piazza Dante, 1/r - MILANO - Presso nostra sede - Via Gradisca, 4 - PESCARA - GE.COM - Via Arrone, 7 - ROMA - Dr. Carlo Riccardi - Via Amatrice, 15 - RONCAGLIA (Padova) - P.I. Righetti Alberto - Via Marconi, 165 - NICHELINO (Torino) - ARME s.n.c. di Aceto & Mariella - Via Colombetto, 2 - NUORO - ELETTORAPPRESENTANZE s.d.f. di Ortu ● Migliocchetti - Via Lombardia, 10/12



20151 Milano ■ Via Gradisca, 4 ■ Telefoni 30.52.41/30.52.47/30.80.783



alfa

20.000 Ω/V

(Protezione totale di tutti i circuiti).

Mod. TS 250 - 8 Campi di misura - 32 Portate - Dim. 105x120x42 - Peso gr. 320 20.000 Ω/V = 4.000 Ω/V ~ (precision 2% = 3% ~) Norme CEI. ● VOLTS = 100 mV - 2 V - 5 V - 50 V - 200 V - 1000 V ● VOLTS ~ 10 V - 25 V - 250 V - 1000 V ● AMPS = 50 μA - 0,5 mA - 10 mA - 50 mA 1 A ● AMPS ~ 1,5 mA - 30 mA - 150 mA - 3A ● OHMS Ωx1 - Ωx100 - Ωx1 K ● VOLTS OUTPUT 10 V ~ - 25 V ~ - 250 V ~ - 1000 V ~ ● DECIBELS 22 dB - 30 dB - 50 dB - 62 dB ● CAPACITY from 0 to 50 μF - from 0 to 500 μF (alimentazione batteria interna).

PROTEZIONE TOTALE!!!

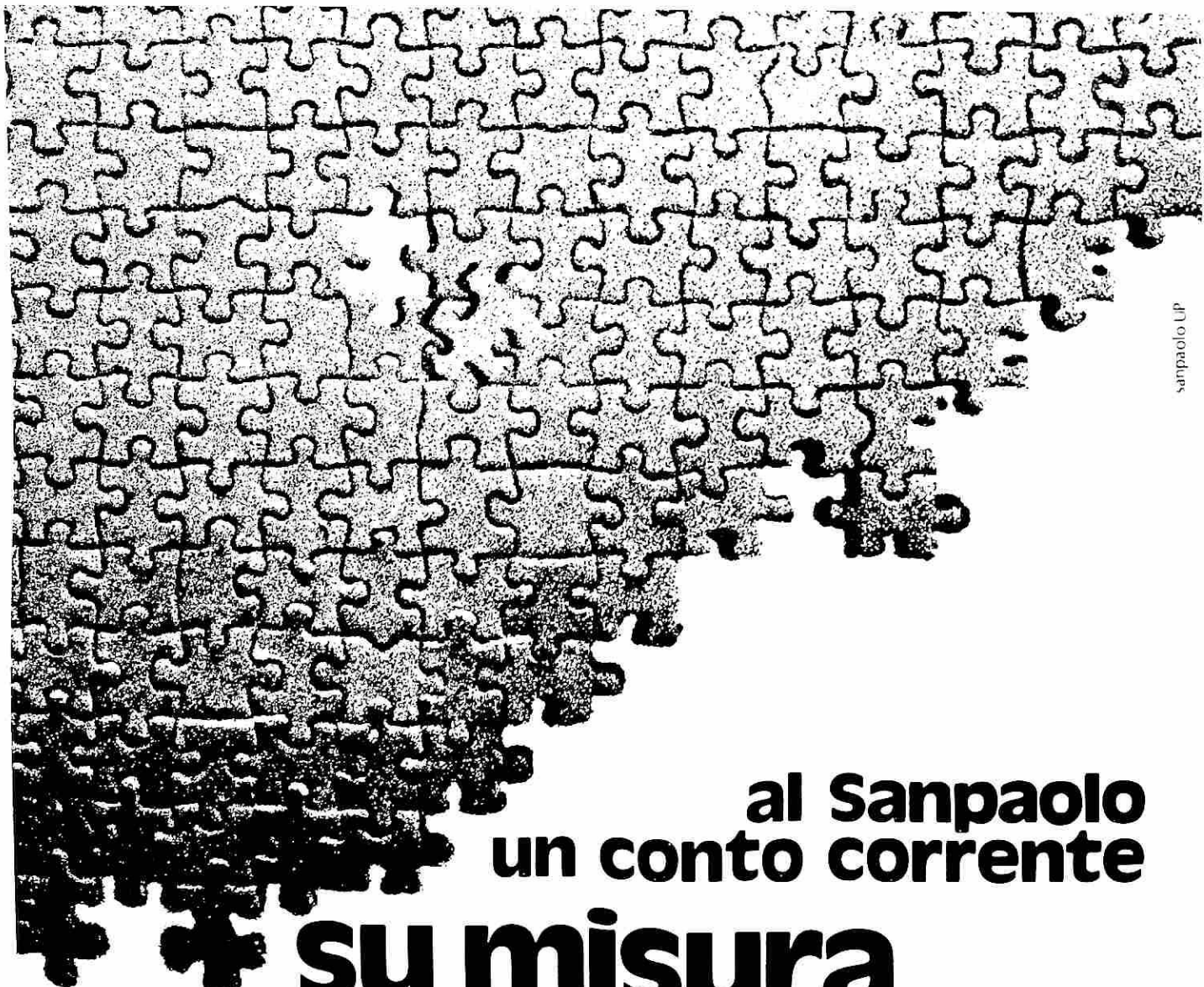


IN VENDITA PRESSO TUTTI I MAGAZZINI DI MATERIALE ELETTRICO E RADIO TV



automobili di precisione

sanpaolo UP

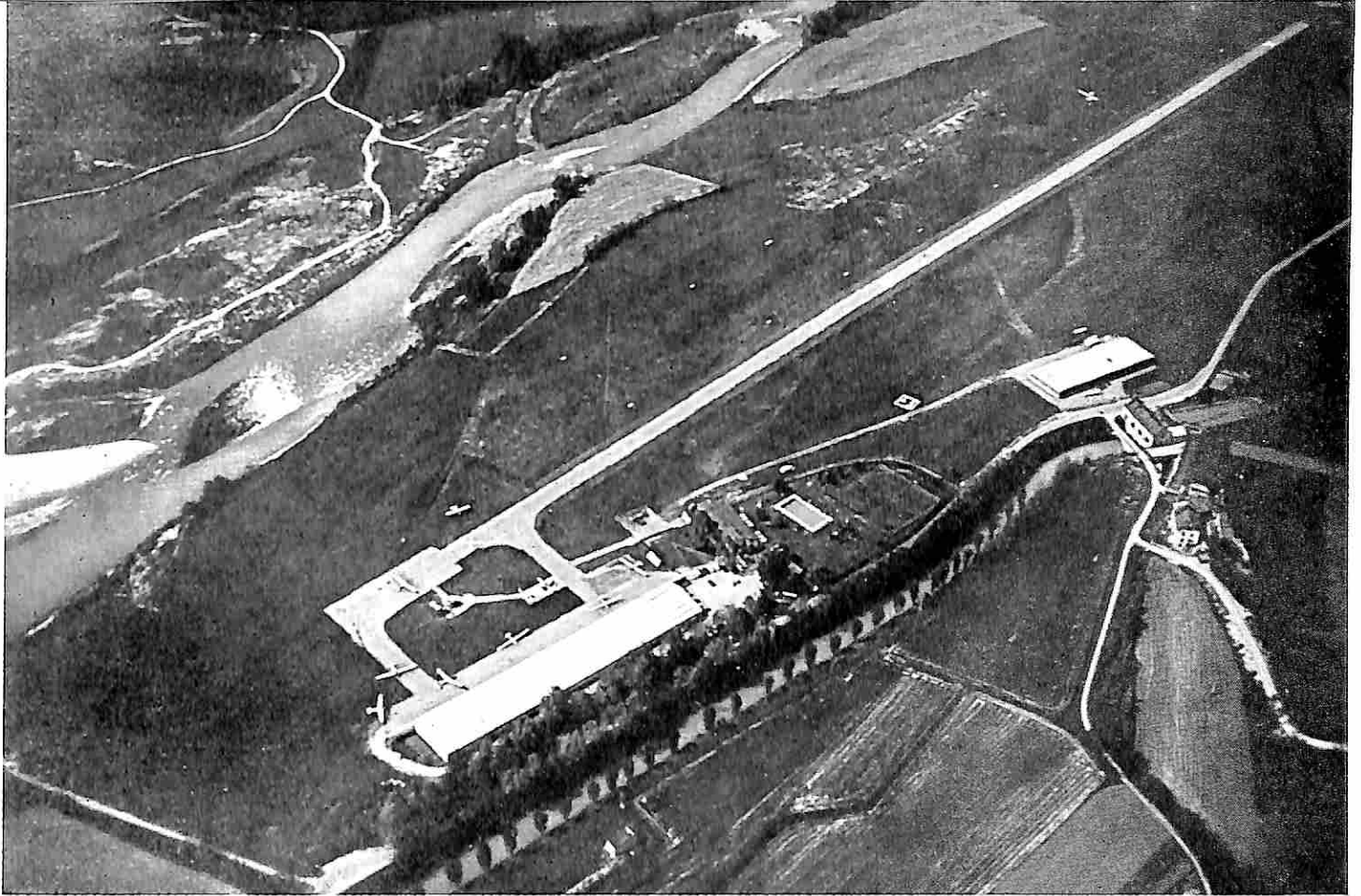


**al Sanpaolo
un conto corrente
su misura**

per permettere
a ciascun cliente di trovare una valida e immediata risposta
ad ogni suo specifico problema. Un conto corrente con qualcosa in più:
il tuo conto corrente.



**ISTITUTO BANCARIO
SANPAOLO DI TORINO**



AVAO Associazione Volovelistica Alpi Orobiche

AVA Aeroclub Volovelistico Alpino

Aeroporto di Valbrembo (Bergamo) tel. 035 - 61.32.93 - Frequenza radio 122,6

- Scuola per conseguimento brevetto C di volo a vela.
 - Rinnovo e reintegro brevetti.
 - Addestramento dopo brevetto per conseguimento insegne FAI; corsi di performance con istruttori qualificati su aianti biposto e monoposto.
 - Stages per piloti stranieri dal 15 marzo al 15 maggio di ogni anno.
 - Aianti a disposizione di tutti i soci piloti: ASK 13 - Twin Astir - Janus - Astir Standard - Libelle Club - Hornet.
 - Aerei da traino: 4 Stinson L5 HP 235 - Morane Saulnier HP 180 - Motoaliente Falke.
-

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

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

eredi ANTONIO ROCCA mollificio

- ▣ Molle in filo tiranti - prementi - torsione da 0,10 mm. a 12 mm.
- ▣ Molle in nastro di qualsiasi tipo

**Corso Carlo Alberto 102 - 108 - 114 Pescarenico
22053 LECCO - telefoni (0341) 364354 - 362064
telex 340361 Rocca I**

Con il tempo e con la paglia...

di SMILIAN CIBIC

Ho sempre criticato l'eccessivo numero di pagine dedicato dalla nostra rivista ai campionati di Rieti, ma a costo di essere accusato di predicare bene e razzolare male ritengo opportuno di tentare di riassumere, coordinare e commentare quanto i concorrenti hanno detto nel numero scorso a proposito dei campionati per vedere se, invece di lasciar cadere idee e proposte anche molto interessanti, non si possa fare qualcosa di concreto a vantaggio del nostro sport.

Col tempo e con la paglia maturano anche le ne-spole. Di tempo ne passa, di paglia il 1981 con i suoi calori eccezionali ne ha data in abbondanza e Rieti, il dopo Rieti e Bologna hanno fornito indubbi segni di maturazione anche nel nostro volo a vela.

Limitandomi a quanto è stato detto dai piloti su Rieti, mi pare che poche volte le risposte al questionario (pure in numero forse inferiore degli anni precedenti) sono state così interessanti, così piene di idee su argomenti che oggi si direbbero «centrali» (una volta erano solo importanti) per il volo a vela.

Gran parte del merito va a quelli che chiamo i senatori, coi quali qualche volta ho trovato modo di polemizzare, ma che questa volta mi pare confermino questo ruolo di esperti e di saggi. E trovo che, per merito sia loro che degli altri che hanno manifestato le loro idee, c'è più materia di meditazione qui che forse in un anno di riviste di tutto il mondo, e questo mi sembra segno di maturità.

E' merito anche di quello che per me è solo aspirante senatore (del tutto arbitrariamente considero tali quelli che hanno vinto un titolo italiano), Agresta, che forse potrebbe essere nominato per anzianità, visto che ha volato tutte le prove di tutta la serie dei Campionati Italiani (e penso che sia il solo) e che ha esposto così esaurientemente le sue considerazioni.

Il mio non vuole peraltro essere un computo, da presidente di seggio, dei sì e dei no, ma un esame delle tendenze, paragonate anche, dove serve, con le più recenti tendenze che si manifestano all'estero. Questo per non rischiare di essere la «provincia», date anche le nostre dimensioni sportive, che se ai meno attenti possono sembrare grandi, si rivelano alla prova dei fatti, sia per attività globale che per risultati sportivi, a volte appena paragonabili con nazioni ben più piccole della nostra (Svezia, Norvegia, Danimarca, Olanda, Svizzera, Austria, tanto per fare qualche esempio).

CATEGORIA PROMOZIONE PROMOZIONI E RETROCESSIONI

Sulla necessità della retrocessione siamo alla qua-

si unanimità; resta da mettersi d'accordo sulle modalità, ma penso che si possa tutti concordare sul «piano inclinato e non ghigliottina» di Pronzati.

Vorrei anche aggiungere a proposito delle considerazioni di Serra sul numero dei concorrenti consentiti da Rieti, che c'è un punto che a mio modo di vedere viene prima e che forse è più importante perchè riguarda anche la sicurezza. Mi sembra che non sia tanto da temere il pilota bravo e affidabile con mentalità da turista, quanto il pilota che, pur promosso nella categoria nazionale, non è in grado o non se la sente di affrontarne i temi. Ed è comunque desiderabile una maggiore omogeneità di piloti, come auspica Leo Brigliadori, anche a costo di avere meno concorrenti della massima capienza consentita da Rieti. Brigliadori tra l'altro spiega anche molto bene le ragioni per le quali in promozione andrebbero fatti correre tutti i nazionali che ne hanno voglia, salvo a non avere diritto al titolo di campione, e trovo che giustamente, come suggerisce Villa, la «Coppa Vacanze» andrebbe inserita in questa gara e non in quella dei biposti, dove veramente c'entra poco.

Villa mette anche in discussione con due esempi i criteri per la promozione, sui quali hanno anche da dire Davini e Monti, mentre Serra lancia nella piccionaia il sasso delle gare regionali e dell'opportunità della verifica dei motivi a sostegno della Categoria Promozione.

Vorrei soffermarmi sul discorso delle gare regionali per dire che si dovrebbe veramente fare il possibile per organizzarle, sempre perchè, con tutti i meriti di Rieti, non è possibile che il volo a vela italiano si riduca solo a Rieti.

BIPOSTI

C'è assoluta unanimità sul fatto che questo campionato vada incentivato.

Sembrirebbe giusta l'idea di spostarlo da quel periodo di stanca che segue i campionati della Categoria Nazionale ad un momento migliore, per esempio in giugno.

E visto che tutti ne sottolineano l'importantissimo aspetto didattico, questo andrebbe stimolato con classifiche o premi speciali.

Ben vengano Nidoli - Barazzetti, Colombo - Mantica o Campione - Turista, ma si dovrebbero soprattutto incoraggiare le accoppiate Pilota Nazionale - Pilota Promozione e Campionissimo - Giovane Campioncino.

Che ci sia interesse anche all'estero per questo tipo di gare lo dimostrano i 32 partecipanti alla 5ª Coppa d'Europa per Biposti disputata in Francia nell'agosto scorso.

IL REGOLAMENTO

Il regolamento non può che essere un compromesso tra diverse esigenze, spesso contrastanti, e sulla cui importanza relativa, che ovviamente orienta il compromesso, non sempre siamo d'accordo.

Ho perso settimane a studiare e confrontare regolamenti, ad applicarli a casi di gare un po' o tanto fuori dal normale (per gare ad andamento normale andrebbe bene anche il sistema Wallington, che ottiene la classifica semplicemente sommando i piazzamenti di ogni prova) e mi sono reso sempre più conto di come sia difficile avere un buon regolamento e naturalmente impossibile accontentare tutti. Mi sono peraltro convinto che si può arrivare abbastanza vicini al buono, specie se aiutati da decisioni che chiamerei politiche, come potrebbe essere quella di sostituire il day factor con lo scarto di una prova.

Troppi punti per minuto, è una delle accuse al regolamento in vigore. In effetti, anche se un po' accentuato nella formula ultima, l'inconveniente deriva dalla brevità della gara. Nella formula proposta per gli europei (che tiene conto di quanto è successo sia a Paderborn che a Rieti) la gara breve per durata o distanza paga meno di 1000 punti, e quindi si hanno sempre punteggi ragionevoli per minuto o per km.

Questo contrasta con i 1000 punti per gara richiesti da qualcuno, che sarebbero accettabili solo se le gare avessero un minimo di tempo o di distanza per la validità. Chi ha vissuto Paderborn ed ha visto come il campionato della libera avesse rischiato di essere deciso da una prova di distanza su 165 km (rimediata da una prova analoga il giorno dopo che per puro caso ha rimesso le cose a posto) non può essere favorevole a questa strada.

D'altronde non vedo la necessità dei 1000 punti per introdurre lo scarto di una prova: se sono pochi i punti per il vincitore, saranno minori i distacchi e converrà probabilmente scartare un'altra prova.

Dire che le formule attuali siano più di regolarità che di velocità (Agresta) mi sembra un po' azzardato, se abbiamo appena detto che la velocità paga troppo. Diciamo che le gare non consentono buchi, perchè è difficile rimontare.

Ma pensiamo a uno sport come lo sci, che ha la gara di slalom in due prove e dove chi buca è fuori del tutto. Si può dire che lo slalom è una gara di regolarità?

Lo scartare una prova dovrebbe servire a rimediare alla sfortuna, e lo vedrei abbastanza bene come sostitutivo del day factor. Teniamo peraltro presente che se ne parla da anni in tutto il mondo e nessuno a mia conoscenza ha ancora provato a farlo. Scartare addirittura due prove (ancora Agresta) può favorire il pilota che corre «come la scrofa quando le si incendiano i peli», come ho sentito dire con un detto della loro lingua da un tedesco qualificato a proposito del modo di correre di un suo connazionale molto noto anche tra noi.

Sono d'accordo con L. Briigliadori che c'è una eccessiva mitigazione della velocità quando arrivano pochi concorrenti, da noi accentuata dal fatto che diamo punteggio per la velocità solo se arrivano almeno in due (che potrebbe anche essere giusto se almeno si richiedesse per il secondo una media che gli dia punti per la velocità) mentre per la formula dei mondiali ne basta uno. Si potrebbe forse arrivare abbastanza facilmente a una formula che elimini questo inconveniente, ammesso che tale venga considerato dalla maggioranza di piloti.

Come ci vorrebbe niente a premiare di più chi vince una prova, per rendere meno facile la vittoria in un campionato al regolarista che non arriva mai primo, se questo è un problema sentito.

E' una decisione politica il volerlo, e per metterlo in pratica basterebbe dare un abbuono di 50 (o quanti volete) punti al vincitore della prova e/o al primo degli italiani o a chiunque si voglia premiare (non l'ha prescritto il medico che si devono dare solo punti di penalizzazione!).

Sempre Agresta ha parole di fuoco contro lo stralcio degli italiani dalla unica classifica generale. Sarebbe stato bello vederlo battersi nelle condizioni opposte, nel caso cioè in cui il sistema da lui propugnato gli facesse perdere invece che guadagnare due posti. Magari lo avrebbe fatto con lo stesso impegno, ma agli altri può restare il dubbio.

Comunque quello che Agresta chiama ukase non è stato altro che un ritorno al rispetto del regolamento che al punto 16.3 dice che «la classifica generale di ogni classe sarà determinata in ordine decrescente dalla somma dei punteggi ottenuti da ciascun concorrente in ogni singola prova».

«Ubi voluit dixit» mi sono sentito dire spesso dagli avvocati, mentre non si trova da nessuna parte traccia della volontà delle due classiche separate, che pertanto erano da considerarsi arbitrarie.

Ma se questa è una visione formale, mi sembra che le ragioni più valide per la classifica unica e stralcio sono nella sostanza.

Ma è possibile che, con un sistema di punteggio che attribuisce i punti in funzione dei rapporti tra partiti e arrivati e con il 40% di concorrenti stranieri nella libera, si pretenda, per fare la classifica degli italiani, di ignorarne l'esistenza? Capirei se si mandassero su percorsi completamente diversi. Se fossero arrivati otto stranieri e tre italiani e gli altri italiani fossero rimasti sotto la distanza che dava validità alla loro gara sarebbe stato giusto annullarla e premiare con uno zero la prova dei tre?

E se, insieme a 8 o 6 o 4 stranieri, arrivasse un solo italiano, magari al primo posto, sarebbe giusto considerare per lui la gara di distanza e non di velocità?

Da come stanno normalmente le cose, con gli stranieri mediamente più forti dei concorrenti italiani, le due classifiche premiano i meno bravi perchè finiscono con l'attenuare i distacchi in punti.

SOLO VELOCITA?

Le formule attuali, lo si dice ormai da tante parti anche all'estero, sono troppo favorevoli ai succhiacode, ai tattici, ai polli da batteria. Esse non danno modo, in particolare a Rieti, per i motivi così brillantemente esposti da Briigliadori con il paragone con la formula 1 e in altra maniera ma con pari efficacia da Pronzati, di far emergere con maggiore evidenza il Pilota con la P maiuscola, quello completo.

Molto interessanti le considerazioni di Vergani sulle gare di velocità «lente» e «veloci», delle quali certamente si dovrebbe tenere conto nell'assegnazione dei temi, ed anche quelle relative al fatto che gli atterraggi in una gara di distanza non sono necessariamente meno sicuri di quelli che possono capitare in una gara di velocità.

In complesso mi pare che la maggioranza consideri maturo il momento di fare anche qualcosa di diverso, di tornare a qualche area prescritta, di dare temi a scelta dei concorrenti, di tentare qualche formula di Weinholtz o simili, di non limitarsi alle solite andate e ritorno e triangoli; e che si richieda anche un allargamento, magari con la contemporanea eliminazione di qualche pilone-trappola (Pescasseroli e Rivisondoli secondo Serra), del campo di gara.

Mi sembra che solo Agresta sia nettamente contrario a qualsiasi gara che non sia di velocità e che possa lasciar decidere qualcosa di importante al pilota: è per il pilota pollo da batteria. Mi vien voglia di ritirare la proposta fatta all'inizio di nomina a senatore.

CLASSE LIBERA

Ancora Agresta chiede alla rivista di spezzare una lancia in favore della classe libera.

Da parte mia voglio esprimere qui delle opinioni personali, lasciando libera la rivista di contraddirmi.

Credo che spezzare lance in questo caso serva ben poco di fronte all'evidenza dei fatti.

Non è vero, come dice Agresta, che sia «opinione generalizzata che solo la 15 metri corsa abbia contenuto e significato sportivi»: li hanno sia la 15 metri che la standard, perchè le limitazioni imposte dal regolamento limitano anche il divario di prestazioni tra macchine diverse, e perchè entrambe le classi hanno in genere un buon numero di concorrenti, a motivo anche dei prezzi più accessibili delle macchine.

La 15 metri ha preso il sopravvento perchè la macchina dà certamente di più in rapporto al prezzo, sia dal punto di vista delle prestazioni che da quello della sicurezza, ma una maggiore attenzione dei costruttori alla standard sta rivitalizzando anche questa classe.

Insisto invece a sostenere che la libera si sta scavando la fossa da sé, volendo rimanere troppo «libera». Guardiamo la frenetica successione dei

tipi: Nimbus 2 B nel '77, Nimbus 2 C nel '78, Nimbus 2 C speciale allungato ai premondiali di Paderborn, Nimbus 3 ammazzagara ai mondiali '81, ASW 22 nell'estate dello stesso anno, e in preparazione un nuovo Nimbus da 24,5 metri per l'anno prossimo. Macchine che costano il doppio di un 15 metri e gare in cui una macchina di due anni prima è da buttar via (ci vuole un bel coraggio a comprare in un mercato così fluido).

Si dice che è il progresso (e a nulla serve, a chi non vuol sentire, citare per esempio l'automobilismo che fa le gare con la formula 1 ed i record con i mostri dei laghi salati). Ma dice Hans Zacher, che pure se ne intende, in un recente convegno in Germania: «Non deve essere assolutamente la novità a qualunque prezzo, ma si deve offrire sempre di più a prezzi ragionevoli». Ci si meraviglia se le gare, per la eccessiva dispersione delle prestazioni, perdano di significato sportivo e vengano disertate? Concorrenti in diminuzione dappertutto, 12 piloti ai mondiali, nazioni come la Francia che non organizzano nemmeno il campionato: questi sono fatti e non «motivi di carattere psicologico».

TRAGUARDO

E' un problema di sicurezza, di impegno di persone e anche sportivo.

Tedeschi, svizzeri e australiani avranno quest'anno ai campionati il fotocronometraggio (anche se in Germania c'è già chi vorrebbe tornare indietro).

Tedeschi e svizzeri sono inoltre contro la partenza simultanea per gli europei.

Duranti ha escogitato un sistema (descritto in altra parte della rivista) di fotocronometraggio alla partenza in cui il cronometro è per terra invece che nella macchina fotografica e la quota è quasi libera, il che penso che risponda bene alle esigenze espresse da L. Briigliadori.

Due osservazioni:

- a) forse a questo punto, con quelli che sono purtroppo i costi di partecipazione a campionati, si potrebbe anche richiedere che i concorrenti abbiano a bordo la o le macchine fotocronografiche;
- b) è da sperare che in assenza delle comunicazioni radio i concorrenti non finiscano con il marcarsi troppo strettamente a vista.

Insisterei sempre, ancora per motivi di sicurezza, di tenere aperto il traguardo per molto meno tempo per ciascuna classe, in modo da costringere i concorrenti ad andar via, ed eventualmente di ridurre il numero di attraversamenti concessi.

SICUREZZA

Se per quanto riguarda il parlarne sulla rivista c'è una quasi unanimità che deve confortare Scavino, sul resto i pareri sono molto diversificati.

Premesso che la preoccupazione si sta manifestan-

do in molti paesi, ci troviamo di fronte ad una gamma di opinioni che va dall'allarmatissimo al freddo per quanto riguarda l'importanza del fenomeno, e con una gamma altrettanto vasta, dalla fucilazione multipla al buffetto sulla guancia ed al «cattivello, cattivello», per quanto riguarda le pene ai trasgressori.

Scinderei però il problema in due, dividendo le cause ed i relativi provvedimenti in soggettivi ed oggettivi.

Dobbiamo evidentemente cercare di rendere le gare oggettivamente il meno pericolose possibile. Abbiamo già parlato del traguardo; dobbiamo cercare di non avere troppi alianti nelle stesse termiche, forse è da rivedere l'uso della radio (ai campionati tedeschi di quest'anno sarà consentita una sola frequenza), e così via.

Dall'altra parte si dovrà agire sui piloti, forse selezionandoli prima, come dice qualcuno, e cercando di convincere tutti che la gara non è una guerra.

Quanto ai delitti ed alle pene, è un discorso complesso, in cui «capi nient l'è un atim», come dice-

va Scavino, e non posso non concordare con Vergani sull'opportunità di far studiare tutto l'argomento sicurezza da parte «di un gruppo qualificato di praticanti», magari prima che altri non intervengano d'autorità.

CONCLUSIONI

L'ho fatta anche troppo lunga, ma per concludere vorrei riprendere il discorso iniziale, quello relativo al non lasciare cadere idee, proposte, suggerimenti.

Il nostro volo a vela, della cui maturità ci siamo qui compiaciuti, sarebbe ancora più maturo se riuscisse anche in questo: visto che le idee non mancano, cerchiamo di farle rendere. Come? Forse come proposto da Vergani per la sicurezza, con «gruppi qualificati di praticanti» che affrontino in funzione consultiva gli argomenti con maggiore tranquillità e disponibilità di tempo di quanto non possano fare le autorità costituite, in particolare la Commissione di Specialità, alla quale deve pur sempre spettare la parola definitiva, e di quanto non si possa fare ai briefings di Bologna.

L'aviazione popolare è nata... per te che ami il volo... con poca spesa

LO SCOOTER DEL CIELO

DECOLLA E ATTERRA
IN 25-30 METRI

SI TRASPORTA
SUL TETTO
DELL'AUTO

NON OCCORRE
BREVETTO
È SICURO
VI ASPETTIAMO
PER UNA PROVA

RICHIEDETECI
PROSPETTI DETTAGLIATI

SI CERCANO DISTRIBUTORI
PER LE ZONE LIBERE

La più prestigiosa Ditta nel settore del volo delta in Italia. Tutto per il volo libero e motorizzato. Il nostro nome è garanzia di serietà ed esperienza.

HAPPY LANDING

Via Paisiello 6 - MILANO

Tel. 02/2043465 - 2040463 - Telex 334613



1931 - 1981

Il Cinquantenario del "C d'Argento"

di PETER RIEDEL

N.d.R. - Questo articolo, inviatoci per la pubblicazione da Peter Riedel, il notissimo valovelista tedesco degli anni 30 che attualmente vive negli U.S.A. - poteva essere intitolato: «Diamo a Cesare quello che è di Cesare»...

Il nostro vecchio amico, infatti, ha intrapreso un'azione presso i paesi volovelisticamente più progrediti, perchè al termine di una vicenda un po' ingarbugliata, venga universalmente riconosciuto al compianto pilota austriaco Robert Kronfeld, il merito del «C d'argento» N. 1.

Noi che abbiamo avuto la ventura di seguire appassionatamente attraverso la stampa aeronautica internazionale, le cronache volovelistiche mondiali degli anni 20 e 30, riconosciamo la nobiltà del gesto di Peter Riedel, del quale condividiamo pienamente i punti di vista. Per questo la nostra rivista è lieta di pubblicare il suo articolo, unitamente a qualche documentazione fotografica, nella consapevolezza di rendere il giusto contributo al ristabilimento della verità storica, anche se si tratta di un contesto più... burocratico che sportivo.

Plinio Rovesti

Si può dire che l'era pionieristica del volo veleggiato si sia conclusa negli anni 1929-1930, con le sensazionali imprese volovelistiche di Robert Kronfeld. Egli aveva mostrato a tutti noi quando e come si veleggia in pianura davanti ai temporali, e come si salga nell'ambito delle termiche pure ed in quelle associate alle nubi cumuliformi, raggiungendo distanze ed altezze fino ad allora impensabili. Egli raggiunse i 4.000 metri sul livello del mare nel 1929 (un record mondiale che rimase imbattuto fino al 1934); egli fu il primo a superare la barriera dei 100 Km; e lo fece per ben cinque volte prima che altri lo imitassero.

Il Prof. Walter Georgii, direttore dell'Istituto Germanico di ricerche per il Volo a Vela della Rhoen Rossitten, avvertì l'importanza di incentivare il raggiungimento di sempre nuovi traguardi. E con l'istituzione dell'Insegna di Performance (oggi chiamata «C d'argento») venne dato a tutti i piloti di volo a vela uno stimolo per dimostrare la loro destrezza nel guadagnare quota e nel compiere voli di distanza, non solo avvalendosi dell'appoggio orografico, ma anche di quello termico e di nube delle pianure.

Il distintivo dell'insegna era un po' più grande di quello odierno: una piccola «C» circondata da una ghirlanda d'argento. Le prove per il suo conseguimento erano le stesse di oggi: un volo della durata di cinque ore, 50 Km di distanza e 1.000 m di guadagno di quota.

Il nuovo emblema venne concesso retroattivamente a Robert Kronfeld e a Wolf Hirth senza esigere da questi piloti nessuna documentazione sportiva, tanto erano note ed ormai famose le memorabili imprese volovelistiche compiute da questi due autentici pionieri del volo veleggiato. Tale concessione venne fatta attorno al 1930-1931.

Fino a quell'epoca solo quattro piloti di volo a vela avevano compiuto le prove suddette: il famoso volo di Max Kegel dentro un temporale (12 agosto 1926), nel corso del quale il pilota aveva coperto una distanza sufficiente

e, come si può presumere, aveva anche raggiunto il guadagno di quota necessario; ma per la mancanza del relativo barogramma la prova non potè essere considerata valida agli effetti dell'insegna «C».

Johannes Nehring, il maestro del volo a vela degli anni 1925-1929, aveva completato tutte le prove richieste il 25 aprile 1929; ma sfortunatamente il suo volo di durata a Rossitten (1927) era stato compiuto a bordo di un biposto «Margarete», in compagnia di un altro pi-



Da sinistra: Robert Kronfeld, Wolf Hirth, Gunther Groenhoff.

lota. Questo fatto era in contrasto con le norme della F.A.I. - in base alle quali si assegnavano le nuove insegne di performance; altrimenti Nehring sarebbe figurato al primo posto della discussa lista dei «C d'argento».

Il viennese Robert Kronfeld, aveva largamente completato le tre prove richieste il 20 luglio 1929; mentre il tedesco Wolf Hirth fu in regola con i requisiti suddetti il 2 ottobre 1930.

La sequenza Kronfeld-Hirth si arricchì nel maggio 1931 con l'aggiunta dei nomi di Guenter Groenhoff, Kurt Starck e Otto Fuchs, nella lista dei «C d'argento». Nell'agosto del 1931, Hermann Mayer otteneva il numero 6.

L'ISTUS (l'odierna OSTIV) venne fondato nel 1930. Nel corso della prima «Convenzione» dell'ISTUS, tenutasi a Londra il 1° ed il 2 ottobre 1931, venne deliberato che, in futuro, i «C d'argento» sarebbero stati concessi da questa organizzazione internazionale, ai piloti di tutte le nazionalità. (L'odierna prassi, in base alla quale i «C d'argento» vengono rilasciati dai vari Aero Club nazionali, fu adottata molto più tardi, dopo la 2° guerra mondiale).

Le prime sei insegne d'argento fino ad allora assegnate, ed i loro rispettivi detentori, erano elencati nel protocollo della Convenzione ISTUS, nella sequenza che abbiamo dianzi indicato, con Robert Kronfeld al posto N. 1.

Fino al 1936 l'elenco ufficiale dell'ISTUS apparve più volte nelle riviste aeronautiche tedesche, senza alcuna variazione, nella suddetta sequenza. Ma in quegli anni



Peter Riedel

incominciò a circolare la voce che il «C d'argento» N. 1 era stato assegnato sia a Kronfeld sia ad Hirth, come salomonica soluzione, allo scopo di evitare possibili gelosie: a Kronfeld in quanto «C d'argento» N. 1 dell'elenco internazionale; ad Hirth in quanto N. 1 dell'elenco nazionale tedesco (Kronfeld, ricordiamolo ancora, era austriaco).

Orbene, due distintivi con inciso il N. 1 possono bene o male essere portati all'occhiello da due piloti. Ma quando si tratta di compilare un elenco, una graduatoria — per così dire — due persone non possono occupare lo stesso posto: una di loro deve accontentarsi della seconda posizione.

Questo principio è valido anche per l'elenco ufficiale, storicamente attendibile, riguardante i primi detentori di insegne di performances volovelistiche.

Forse qualcuno potrebbe anche dubitare che un simile problema abbia una qualche importanza. Ma ci conforta il fatto che il numero di coloro che sono interessati alla storia del volo a vela mondiale è sempre più elevato. Costoro, insieme alle future generazioni degli appassionati del volo, vogliono conoscere i fatti; ed è giusto non disattendere le loro aspettative.

Diciamo allora che i primi cinque piloti ricordati nel succitato elenco, apportarono contributi fondamentali allo sviluppo del volo a vela negli anni del suo pionierismo. Ma quelli di Robert Kronfeld furono di gran lunga più rilevanti rispetto a quelli degli altri; tanto che il suo diritto ad occupare la prima posizione nell'elenco dei «C d'argento», era perfettamente riconosciuto da tutti nei circoli volovelistici.

Sennonchè, nel 1936, il nome di Robert Kronfeld slittò improvvisamente al 2° posto, mentre quello di Wolf Hirth apparve al 1°, nonostante Hirth avesse completato le prove richieste per il «C d'argento» più di un anno dopo Kronfeld.

Ecco come apparve nel 1936, dopo il cambiamento, l'elenco ufficiale dei detentori di «C d'argento», nel 5° numero della rivista aeronautica «FLUGSPORT» (pagg. 103-104) in occasione del conferimento della duecentesima insegna d'argento.

Inhaber des Segelflieger-Leistungsabzeichens *)

*) Am 15. 2. 36. wurde von der Internationalen Studienkommission für den motorlosen Flug (Istus) das zweihundertste Leistungsabzeichen verliehen.

Nr. 1.	Wolf Hirth, Stuttgart	15. 4. 31
2.	Robert Kronfeld, Wien	14. 4. 31
3.	Günther Groenhoff, Frankfurt-M.	15. 4. 31
4.	Kurt Stark, Darmstadt	13. 5. 31
5.	Otto Fuchs, Darmstadt	13. 5. 31
6.	Hermann Mayer, Stettin	10. 8. 31
7.	Peter Riedel, Wasserkuppe	6. 7. 32
32.	Richard Du Pont, Elmira, USA	
33.	Tassilo Proppe, Stuttgart	14. 7. 34
34.	Kurt Schmidt, Königsberg	1. 8. 34
35.	Richard Ziller, Leipzig	1. 8. 34
36.	Heinrich Vergens, Berlin	2. 8. 34
37.	Siegfried Holzbauer, Stuttgart	6. 8. 34
38.	Karl Feldmaier, Geislingen	6. 8. 34

Era il mese di marzo del 1936. Per la prima volta il nome di Hirth figurava davanti a quello di Kronfeld (ricordiamo, per inciso, che nel primo numero di «FLUGSPORT» del 1934, Kronfeld occupava il primo posto).

Ed ecco qui di seguito i dati relativi alle prove che permisero a Kronfeld ed a Hirth il conseguimento delle insegne d'argento.

Prova	ROBERT KRONFELD	WOLF HIRTH
DURATA	7h 54' - 12 agosto 1928	7h 7' - 27 settembre 1930
DISTANZA	102 Km - 15 maggio 1929 143 Km - 20 luglio 1929 150 Km - 30 luglio 1929 164 Km - 24 agosto 1930	53 Km - 2 ottobre 1930
ALTEZZA	2.281 m - 20 luglio 1929 2.589 m - 30 luglio 1929	1.025 m - 20 luglio 1929
NOTE	Il volo di durata fu un record per la Wassercuppe. Tutti i voli di distanza e di quota furono records mondiali.	

Ma veniamo alla storia più recente. Poco prima di rassegnare le dimissioni da presidente dell'OSTIV, l'olandese Mr. L.A. de Lange, il 29 luglio 1979, all'apertura del Congresso internazionale dell'OSTIV, svoltosi a Chateauroux in occasione dei Campionati Mondiali di Volo a Vela organizzati dalla Francia, Mr. de Lange chiarì, nel modo più esauriente, che a Robert Kronfeld spettava il primo posto nell'elenco dei «C d'argento». Egli fece anche notare che l'inversione dei posti nella lista avvenne dopo il 1933, anno del radicale mutamento politico in Germania.

I miei vecchi amici volovelisti Otto Fuchs e Kurt Starck, che ottennero rispettivamente l'insegna internazionale

d'argento N. 5 e 4, sono pienamente d'accordo con me nel chiedere che in questo 1981, anno del giubileo del «C d'argento», tutti gli archivi aeronautici del mondo vengano corretti, con l'indicazione del nome di Robert Kronfeld al primo posto nella lista.

Solo con una simile operazione si può evitare che questa ingiustizia si perpetui nel tempo, favorendo la proliferazione di dati inesatti nelle varie opere che trattano la storia del volo a vela. Ciò è auspicabile non solo dal punto di vista puramente sportivo, ma anche in considerazione di principi più generali.

Peter Riedel

G. GIUSTI

21013 GALLARATE (Va)

Via Torino, 8 - Telefono (0331) 781.368

CONCESSIONARIO:

Batterie dryfit



Sonnenschein

COMPONENTI ELETTRONICI



Ad ogni azienda possiamo dedicare molto del nostro tempo e della nostra esperienza,

per risolvere ogni problema di organizzazione e gestione.

Siamo un centro di elaborazione e organizzazione dotato di 1 Sistema di registrazione CMC, 1 Sistema IBM 360/40, 2 Unità nastro, 7



Unità disco, 1 Lettore di schede, 1 Perforatore di schede, 2 Stampanti di cui una fuori linea collegata al Sistema di registrazione CMC.

Siamo in grado di assicurare, con specifica competenza, prestazioni altamente qualificate ad aziende di ogni tipo e dimensione, sia industriali che commerciali.

Il nostro servizio é "flessibile" alle esigenze dei clienti sia che già dispongano di un Centro e desiderino potenziarne le capacità operative, sia che non ritengano di installare in proprio un Centro di Elaborazione Dati per la contabilità generale, IVA, amministrazione del personale, gestione magazzini, gestione delle vendite.



Un servizio su misura.

SELORG
Servizi Elaborazione e
Organizzazione srl

Noverasco - Opera (Milano)
Via Enrico Fermi, 3/5/7

Da Bolzano, prima all'ovest poi all'est: Thomas Gostner vola 618 Km. in triangolo!

31 Maggio 1981: Bolzano - Dubino - Möllbrücke - Bolzano
con il Mininimbus D - 6740

Avevamo da tempo pensato di realizzare un volo superiore ai 600 Km con partenza da Bolzano. Già da diversi anni si ripetono voli di oltre 500 Km con percorsi triangolari verso ovest ed est, ma il volo di Thomas Gostner ha dato uno stimolo a proseguire in distanze che fino ad ieri ci sembravano irraggiungibili, almeno con partenza dalla nostra zona.

Ma ecco la cronaca del volo così come mi è stata riferita dall'amico Thomas Gostner:

G. Weber

«Già in aprile avevo tentato di volare in distanza fino a 500 Km con basi che non superavano i 2500 metri, assieme ad Erich Kastlunger, anche lui su Mininimbus. I nostri frequenti voli di distanza in questa stagione ci accendevano ogni giorno di più il desiderio di prefissare il tanto desiderato tema di oltre 600 Km.

Con Erich abbiamo programmato un triangolo di 618 Km, prima verso ovest e poi verso est, per fare ritorno poi a Bolzano. Lo sgancio doveva avvenire sul paese di San Genesio che si trova subito a nord della città di Bolzano sull'altipiano che si estende fino a Merano 2000. Da quel punto abbiamo provato che lo sgancio ha le maggiori possibilità per agganciare la termica di partenza.

Per punti di virata decidiamo Dubino in Valtellina e Möllbrücke in Austria nel Mölltal. La distanza misurata sulla carta 1:500.000 risultava di Km 618.

Il 30 maggio sera il tempo sembra portarsi al bello, il passaggio di una perturbazione è già in atto e le previsioni parlano di pressione in aumento e di vento da nord-ovest.

Telefono ad Erich che nel frattempo stava già preparando il materiale per venire il giorno seguente in aeroporto per un volo di distanza.

Creato facile l'appuntamento, ci troviamo in aeroporto il 31 maggio alle ore 8. Prepariamo gli alianti, fotografiamo le lavagne ed iniziamo a guardarci insieme le carte per mantenerci durante il volo il più possibile su rotte identiche.

Telefoniamo all'instancabile Predenz, motorista ed esperto trainatore, il quale si rende subito disponibile per tirarci su con il Robin.

Alle ore 10.30 sono pronto in linea di volo ed agganciato.

Sgancio sopra San Genesio a 1000 metri sopra quella località e subito trovo deboli ascendenze che mi permettono di fotografare il punto di partenza e di inoltrarmi nell'altopiano di Avelengo. Nel frattempo l'amico Erich Kastlunger mi segue al traino e seguirà dallo sgancio il mio percorso.

Alle ore 11.30 visto i valori di vario alzarsi a 2 metri con basi fino a 2700 H, attraverso la Val d'Adige in direzione della Val d'Ultimo. Tra il passo Palade e la Val d'Ultimo passo una bella mezz'ora in cerca di qualche leggera ascendenza che mi riporta a 2900.

Assieme ad Erich proseguo verso il Tonale, seguendo la parte nord della Val di Non e della Val di Sole, mentre le basi si fanno più alte e qui prima del Tonale arriviamo a 3200 metri.

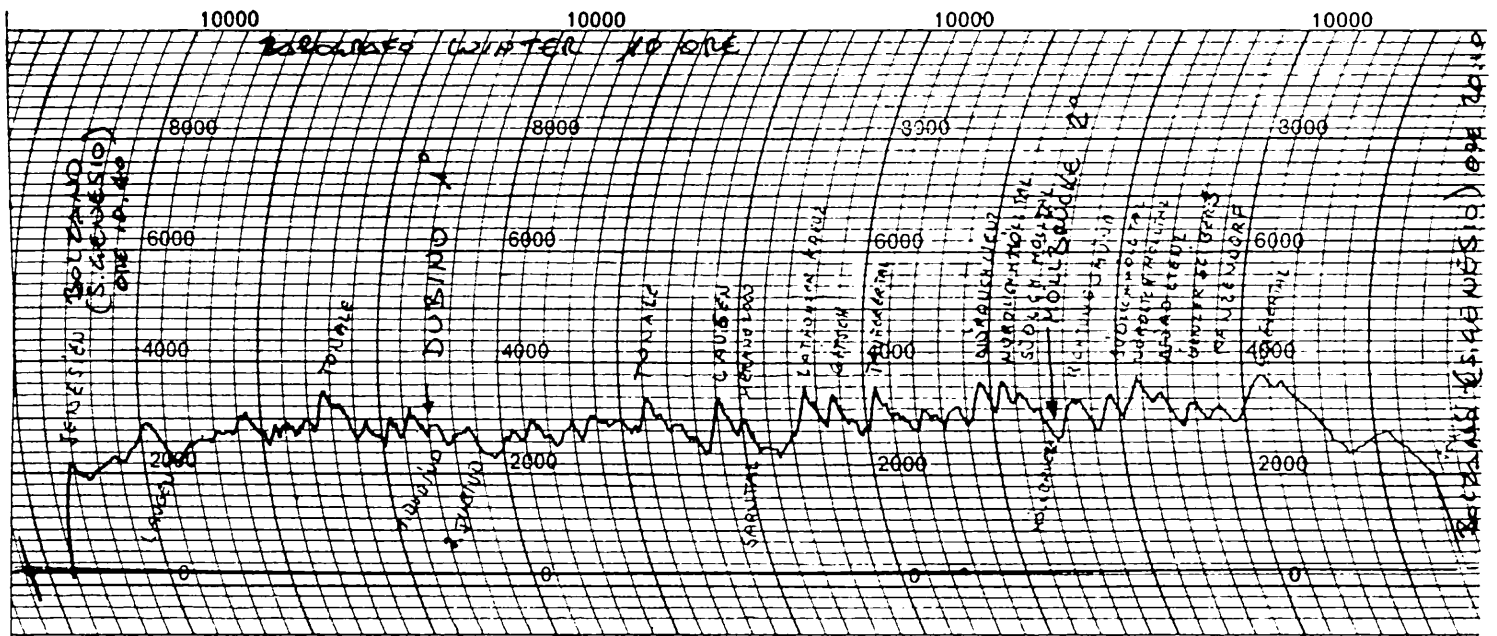
Le salite si fanno migliori fino a +5. Il volo in coppia diventa ancora più divertente, veloce e sicuro! In volo a delfino arriviamo fino a Ponte di Legno e Tirano, mentre spostiamo la nostra rotta sul lato nord della Valtellina.

Era in atto uno splendido sviluppo cumuliforme lungo i versanti soleggiati della parte nord della Valtellina, che ci permettevano di correre senza indugio fino alla prima meta: a Dubino vi arriviamo alle ore 13.30. In verità non ci siamo fermati a Dubino, ma data la nostra inesperienza di Valtellina abbiamo proseguito oltre fino al punto di accorgerci di essere troppo vicini al lago di Como. Inversione di marcia ed insieme a ricercare Dubino che fotografiamo dopo una emozionante caccia al «pilone».

Torniamo in tutta fretta al Tonale perchè il momento è ottimo e tutto va trasformato in velocità. Salite da 2 a 4 metri ci permettono di superare in fretta il Tonale e di arrivare alle Palade, lato est della Val d'Ultimo.

Qui con una salita a +5 saliamo a 3200 metri che ci permette di attraversare tutta la conca della Val d'Adige per arrivare in Val d'Isarco verso Bressanone.

Ci manteniamo più ad ovest di Bressanone ed anzichè la Plose prendiamo come punto di riferimento per arrivare in Pusteria il lato a nord di Fortezza che ci permette di appoggiarci subito ai pendii soleggiati della Val Pusteria. Alle 16.15 siamo già in corsa lungo i pen-



dii nord della Pusteria con quote di metri 3200-3300. Mi accorgo che stiamo ritardando per la distanza in programma. Decido che con MC +3 dovrei superare tutta la Pusteria senza difficoltà. E così è stato. Con Erich passiamo San Candido, la valle che porta a Lienz, e nella conca di Lienz in un'altra felicissima ascendenza a +3 ÷ +4 ci portiamo a 3500 metri.

Senza esitazione la corsa continua fino a Möllbrücke che sorvolavo alle ore 17.45 con quota 2600. L'amico Erich si era leggermente attardato dopo Lienz e mi seguiva sullo stesso percorso. Vista l'ora tarda ed il ridursi dei valori di salita, decido di spostarmi dal Mölltal a nord-nordovest verso Gmund. I cumuli che si vedono verso quella zona danno una certezza di valori di ascendenza da non trascurare. Arrivo sotto il primo cumulo a 2400 e con +3 ÷ +4 mi riporto a 3200 metri.

Prima di Lienz riprendo la valle che mi fa sorvolare la città con una salita di +2 ÷ +3. Senza difficoltà lascio Lienz verso la Pusteria con 3500 metri.

Nella conca di Lienz lato nord è frequente la termica che segue il costone della montagna e che parte dalla città. Con tutta tranquillità mantenevo valori di +2 ÷ +3.

A Sillian poco prima di San Candido un +1 mi ridà ancora un po' di «ossigeno» e data la posizione e l'ora tarda accetto volentieri anche il +1 pur di garantirmi sempre con maggiore sicurezza il rientro a Bolzano. Salgo ancora a 3100 m.

In Val Pusteria ci arrivo con tranquillità ma sono già le 18.30, le termiche si affievoliscono, cerco anche il mezzo metro che premiando la pazienza diventa poi spesso un +1.

In Val di Casies centro una di queste deboli ascendenze che evidentemente sta raccogliendo un po' tutte le termichette di quella zona, perchè lentamente si forma il cumulo e sopra di me si presenta una bellissima immagine di ascendenza che mi garantirà il rientro a Bolzano.

Non trascuro niente e deciso di farmi anche la parte di ascendenza in nube salgo a 3600 metri che per me

significano la planata fino a Bolzano con quota sufficiente per fotografare il mio punto di partenza, San Genesio, il piccolo paesino a nord della città dal quale ero partito.

Vi arrivo alle 20.10 che dato l'orario legale non è poi del tutto un'ora tarda. Trovo infatti ancora a terra gli amici pronti a festeggiarmi ed ancora una volta la distanza massima è stata superata. Per noi è stata una esperienza bellissima che ci farà tentare nel prossimo anno i 700 Km partendo da Bolzano.

Il mio amico Erich Kastlunger che mi seguiva piuttosto attardato nel volo arriverà a Brunico molto tardi atterrando, ma realizzando anche lui un bel volo di 566 Km. Per una termica in Pusteria non ha potuto completare il volo come me.

Un po' di fortuna talvolta serve.

Thomas Gostner

N.d.R. - *Come al solito non siamo tempestivi, comunque in tempo per complimentarci con gli amici di Bolzano ai quali ricordiamo che è sempre in palio il Trofeo G. v. Kalckreuth per i MILLE in A-R sull'arco alpino.*

E' un Trofeo prestigioso per il quale più di un pilota si considera impegnato. Ma attenti: lo vince il primo che supera i MILLE!

ATTENZIONE!

L'affollato agosto volovelistico reatino, costringerà molti volovelisti ad affrontare trasferte su altri campi di volo.

Molti ci chiedono informazioni.

I volovelisti delle località che possono effettuare o far effettuare attività di volo in agosto, sono invitati a scrivere subito a VOLO A VELA precisando possibilità o meno di angaraggio e traino, nonché n. di telefono per contatti diretti.

Un confronto matematico

dell' Ing. PIERFRANCO DOTTI

Accade abbastanza di frequente che, parlando dei modelli più recenti di aliante, si voglia fare un confronto fra le prestazioni di uno di questi ed un altro di qualche tempo fa. Il solo raffronto delle polari è interessante, ma è difficile esprimere in termini di carattere generale quali siano stati i progressi realizzati dai progettisti.

Mi sono proposto pertanto, di paragonare un Libelle Standard ed un ASW 19, in quanto sono due alianti di ottime prestazioni, progettati ad un intervallo di tempo di circa dieci anni che perciò, ben si prestano, ad un interessante confronto.

Ho impiegato a tale scopo un modello matematico che descrive in forma probabilistica la distribuzione delle ascendenze; mentre la condotta del volo, da parte del pilota, è in accordo con il criterio del Mac Cready all'interno di una fascia di planata di altezza q .

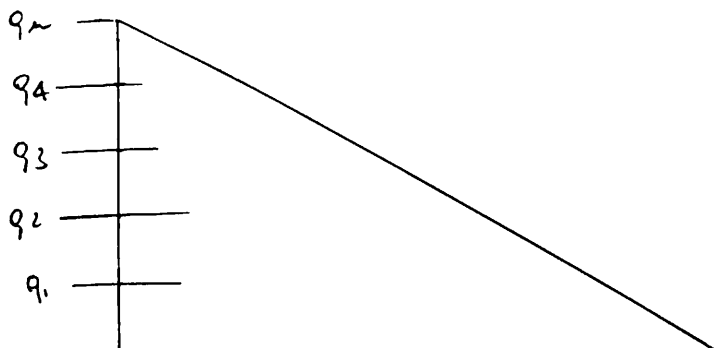
Il modello scelto descrive abbastanza fedelmente la situazione reale in quanto le ipotesi che si fanno sulla distribuzione delle ascendenze sono quelle che si fanno abitualmente e cioè:

- a) valore delle ascendenze che pensiamo troveremo e sul quale perciò andremo ad impostare l'anello;
- b) distanza massima fra le ascendenze, che è legata alla fascia di planata che abbiamo scelto in relazione alla base delle nuvole ed all'orografia.

Non terrò conto di eventuali ascendenze e discendenze incontrate, oltre a quelle utilizzate, in quanto su di un percorso abbastanza lungo in genere non hanno grande importanza, tendendo ad annullarsi reciprocamente.

Siano, con riferimento al diagramma che segue:

- 1) L = lunghezza del percorso.
- 2) E = efficienza dell'aliante
- 3) Q = quota totale che si deve guadagnare per compiere il percorso, composta di n salite di valore q
- 4) q = fascia di planata entro la quale si vola seguendo il criterio di ottimizzazione della velocità media secondo il Mac Cready.



Possiamo osservare inoltre che:

$Q = L/E$ e cioè che il guadagno totale di quota, è pari alla lunghezza del percorso divisa l'efficienza, che si ha alla velocità selezionata sull'anello, in conseguenza della scelta fatta sul valore delle ascendenze che incontreremo;

$n = Q/q$ e cioè che il numero delle salite da effettuare è pari alla quota totale, divisa per il valore prescelto della fascia di planata.

Di conseguenza abbiamo che:

$$n = Q/q = L/E \cdot l/q$$

Indichiamo ora con x la variabile aleatoria, e cioè la distanza casuale che separa le ascendenze. Indichiamo poi con l la distanza media che avrebbero le ascendenze se fossero egualmente spaziate lungo il percorso nella stima che facciamo delle condizioni meteo.

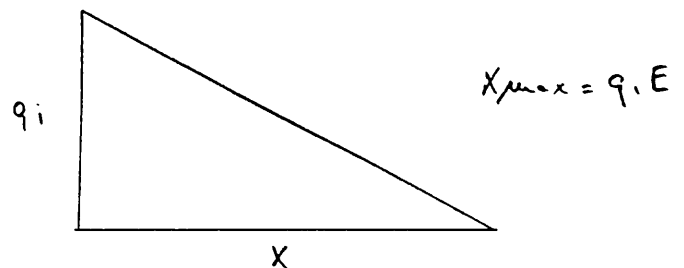
Il modello proposto ci descrive un sistema sul quale abbiamo fatto delle congetture (valore delle ascendenze, distanza che le separa) che riteniamo sufficienti per valutare quanto sia valida la giornata sotto il profilo volovelistico, anche se non siamo in grado di calcolare ogni dettaglio. Tale sistema viene indicato con il nome di stocastico, dal greco stochos = congettura.

Dallo studio del calcolo delle probabilità, abbiamo che:

$$1/l \cdot e^{-x/l}$$

è la densità di probabilità della distribuzione aleatoria delle ascendenze.

Consideriamo ora il diagramma:



Poichè se perdiamo una quota maggiore di q , non applicheremo più il criterio proposto dal Mac Cready, allora il limite inferiore dell'integrale che ci dà la probabilità che questo evento accada, è quel valore di x per cui si è utilizzata tutta la fascia q .

L'integrale è pertanto:

$$1/l \int_{q_i}^{\infty} e^{-x/l} dx = e^{-q_i E/l}$$

che vale

Infine la probabilità che ciò NON avvenga, e cioè che non si esca dalla fascia di planata, completando il percorso composto di n planata effettuando dei traversoni alla velocità indicata dall'anello del Mac Cready, è di:

$$P = (1 - e^{-qE/l})^n$$

ovvero

Possiamo allora costruire una tabella che ci mostri quali sono le probabilità di effettuare un percorso per ciascuno dei due alianti considerati.

Per di più possiamo esaminare qual'è l'andamento delle probabilità quando sull'anello del Mac Cready ven-

gono impostati dei valori di salita media diversi da quello che corrisponde al valore che si ipotizza.

Consideriamo allora, che il nostro ipotetico volo si svolga nelle seguenti condizioni:

L = lunghezza del percorso pari a : 300 km

V_{ma} = valore della salita media = 2 m/s

l = distanza media fra le ascendenze = 7 km

q = fascia di planata = 700 m.

Avvalendomi di un calcolatore Hewlett - Packard Hp 19C e di un programma per il calcolo delle grandezze presentate in tabella ho ottenuto:

ASW 19

E max = 38,5 a 91 km/h, VyE = 0,656

	0	0,5	1	1,5	2*	2,5	3
Velocità di traversone	91	105	120	130	140	150	160
Efficienza	38,5	35,5	32	29	26,5	24,5	23
Guadagno di quota necess.	7.792	8.427	9.375	10.344	11.320	12.244	13.044
Numero delle ascendenze	11,13	12,04	13,39	14,77	16,17	17,5	18,63
Velocità media al suolo	68,5	74,5	79	80,1	81	80	79
Tempo sul percorso	4h 22'	4h 01'	3h 47'	3h 44'	3h 42'	3h 45'	3h 48'
Probabilità	78%	70%	57%	43%	30%	20%	14%

Standard Libelle

E max = 36,5 a 90 km/h VyE = 0,684

	0	0,5	1	1,5	2*	2,5	3
Velocità di traversone	90	105	110	130	140	150	160
Efficienza	36,5	34,8	31	28	25	23	21,5
Guadagno di quota necess.	8.218	8.620	9.677	10.714	12.000	13.043	13.950
Numero delle ascendenze	11,74	12,32	13,82	15,31	17,14	18,63	19,93
Velocità media al suolo	67	74	78	79	80	78	77
Tempo sul percorso	4h 28'	4h 03'	3h 50'	3h 47'	3h 45'	3h 50'	3h 53'
Probabilità	73%	68%	53%	38%	23%	14%	9%

Dall'esame delle due tabelle, si può notare che quanto l'impostazione del valore della salita media è quello ipotizzato, allora l'ASW 19 ha una probabilità di completare il percorso del 30% ad una velocità media di 81 km/h; mentre per il Libelle abbiamo una probabilità del 23% ad una velocità media di 80 km/h.

Pertanto vediamo come il miglioramento delle prestazioni, ha come risultato la maggior facilità di completare il percorso senza grande divario di velocità media.

E' veramente molto interessante notare che impostan-

do una velocità di salita appena inferiore e cioè di 1,5 m/s le probabilità crescono per il Libelle al 38% e la velocità diminuisce a 79 km/h.

Senza dilungarmi in tutti i possibili casi di confronto penso che sia molto utile notare, come il massimo delle probabilità si abbia quando si imposti l'anello per la massima efficienza ma che in tal caso la velocità media è molto minore di quella realizzabile. Il miglior compromesso si ottiene in tutti e due i casi per una salita media pari a meno della metà di quella ipo-

tizzata. E' vero anche che è poco redditizio impostare l'anello per velocità superiori.

In conclusione, ritengo che un attento esame dei risultati ottenuti, possa anche costituire un punto di partenza per una condotta del volo che tenga conto dei diversi fattori che influenzano le scelte del pilota nell'effettuare il percorso.

Compito ingrato quello che mi passa il «capo», di presentare ed eventualmente commentare questo articolo.

Da una parte tutta la gratitudine per un collega volovelista che prende in mano penna e calcolatore e cerca di definire un modo di confrontare due tipi di aliante, vero campo minato sulla strada degli handicap, ma spesso mezzo utile per fini più innocui e leciti.

Dall'altro lato un certo stupore per i risultati: possibile che dieci anni di progresso siano rappresentati da 3 minuti di differenza su 300 km (1,3%)? Possibile che in una giornata con termiche da 2 m/s distanti mediamente 7 km e con una fascia di veleggiamento di 700 metri la probabilità di finire il percorso sia del 20-30%?

Sarò un fissato, ma il calcolatore va alimentato coi programmi e dati giusti per non dare risultati che non contrastino con l'esperienza volovelistica.

E il primo elemento non corretto è, secondo me, il presumere che le termiche mediamente distanti 7 km si distribuiscano in effetti casualmente a distanze anche molto diverse, perchè la meteorologia direbbe invece che questa distribuzione è piuttosto regolare, per cui ai fini di questi calcoli andrebbe probabilmente bene proprio la distanza di 7 km.

Se introducendo questa variabile si vuole tener conto del fatto, certamente importante ai fini del confronto, che l'aliante migliore ha più probabilità di incontrare la prossima termica, bisognerebbe escogitare un'istruzione più adatta allo scopo.

Ma anche ammesso che le distanze siano diverse, si mette a disposizione del calcolatore un pilota cretino e orbo, che quando vede davanti a sè un buco di decine di chilometri non sposta l'anello di Mac Cready e non va a prendersi la termica che è a un chilometro dalla rotta; e lo si fa anche andare per terra quando esce dalla fascia di veleggiamento, anche se ha ancora diverse centinaia di metri di quota.

E così vengono fuori dei valori assurdi di probabilità di andare fuori campo.

Non ho poi sottomano polari abbastanza accurate delle due macchine considerate, ma da una verifica molto grezza mi pare che non si tenga conto del fatto che l'ASW 19 può volare più carico e quindi con efficienza più elevata.

Se si rinuncia al calcolo della probabilità di finire il percorso, anche accettando i dati dell'articolo, lo

stesso confronto si può semplificare come segue:

	Libelle	ASW 19
efficienza corrispondente a Mac Cr. 2	25	26,5
quota necessaria per i 300 km	12.000 m	11.320 m
tempo di salita a 2 m/s	6.000 s	5.560 s
tempo per 300 km a 140 km/h	7.714 s	7.714 s
tempo totale	3h 48' 34"	3h 41' 14"

Sottraendo, nell'ipotesi di una gara, i 1.000 metri della partenza si ha un tempo di salita inferiore di 500 secondi, per cui i tempi totali diventano rispettivamente

3h 40' 14" e 3h 32' 54"

corrispondenti alle medie di

78,74 km/h e 81,37 km/h

con una differenza di circa 3,3%, che sembra più vicina alla realtà dell'1,3% dato dal calcolatore.

A proposito di calcolatori, ha da tempo nel cassetto la traduzione di una relazione sulle strategie di gara presentata da un certo M. P. Teter a una conferenza NASA sul volo a bassa velocità e senza motore, passatami da Scavino per un commento.

L'autore fa un sacco di simulazioni sul calcolatore, riferite a giornate con base cumuli di 3.000 metri e termiche da 1,5 a 4,5 m/s e conclude:

«La più grande probabilità di vittoria in gare che si svolgono in un giorno singolo consiste nell'impostare l'anello a 2,3 m/s, ma le possibilità di fuori campo sono circa l'80%; per una gara svolgentesi nell'arco di cinque giorni (la maggior parte dei regionali) 1,5 m/s, per una gara di dieci giorni nell'ambito delle ipotesi di questa simulazione a 1 m/s».

Non l'ho mandato avanti perchè volevo passare quest'arma segreta solo agli amici più intimi, ma oggi mi pento di questa mia meschinità e metto il segreto a disposizione di tutti.

Smilian Cibic

È IN PREPARAZIONE IL PRIMO NUMERO DEL 1982.

A TUTTI I CENTRI VOLOVELISTICI SI SOLLECITANO RELAZIONI E CONSUNTIVI SUL 1981 E PROGRAMMI PER IL 1982. INVIATE AL PIU' PRESTO IL MATERIALE AFFINCHÈ SI POSSA INCLUDERE UN'AMPIA PANORAMICA RIGUARDANTE L'ATTIVITÀ DEL VOLO A VELA ITALIANO.

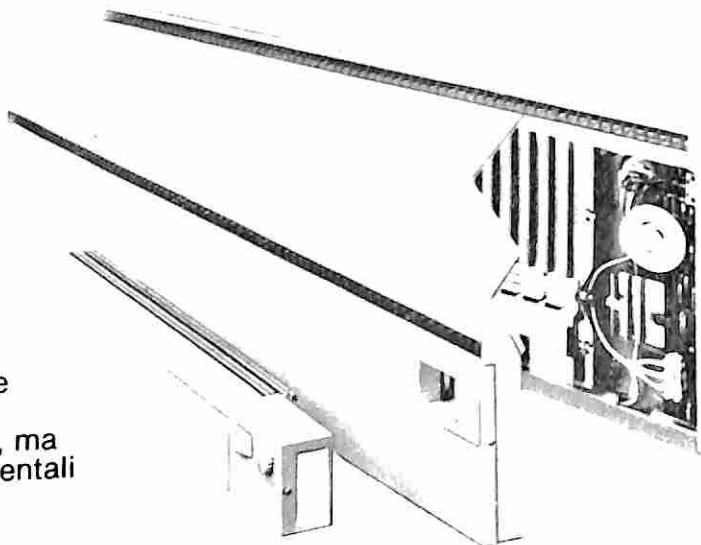
CONTRO LA CRISI ENERGETICA

glamox

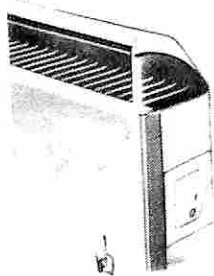
il pannello elettrico

con l'anima in alluminio e il cervello elettronico

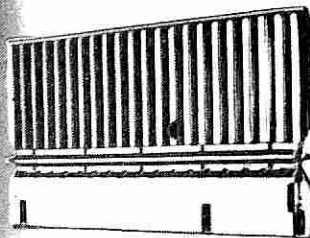
Tutti i pannelli Glamox sono garantiti 5 anni, e alcuni possono essere montati su ruote. Consumo medio L. 15 l'ora. I motivi che inducono un buon tecnico a scegliere Glamox sono molti, ma tre sono gli elementi fondamentali ed ineguagliabili:



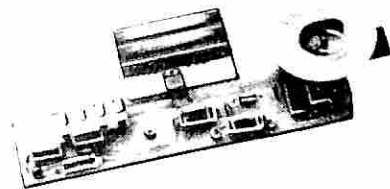
1 Riflettore in alluminio Glamox. Favorisce la fuoriuscita dell'aria calda convogliandola verso il basso. Riflette i raggi infrarossi. Procura una intercapedine con il rivestimento esterno evitando scottature alle persone



2 Diffusore in alluminio (brevettato Glamox), aumenta la superficie di contatto con l'aria. Abbassa la temperatura della resistenza per non bruciare ossigeno. La forma del diffusore in alluminio aumenta la convezione naturale dell'aria fungendo anche da volano termico. Resistenza corazzata nel manganese



3 Termostato elettronico con economizzatore Glamox. Permette un più preciso controllo della temperatura mantenendo l'ambiente a temperatura costante. L'economizzatore è programmato con un circuito integrato a cicli di trenta secondi, permettendo un risparmio di energia elettrica variabile dal 10% all'80%



RIVENDITORI DI FIDUCIA: ABRUZZO - MOLISE - Sambuceto - AT EL CO - Via Tiburtina, 39 - Tel. (085) 20.66.68 - BASILICATA - CALABRIA - S. Maria di Catanzaro - IVQ PISCIUNERI - Viale Emilia, Loc. Aguglia - Tel. (0961) 61.952-61.297 - Gioiosa Jonica - Via 1° Campanella 7 - Tel. (0964) 51.232 - CAMPANIA - Casoria CENTRO JOSSA e JOSSA FASANO - Via Nazionale delle Puglie - Contrada Cimigliarco - Tel. (081) 759.91.33-759.90.94 - EMILIA - ROMA - GNA - Bologna - COMET - Via Ranzani 7/2 - Tel. (051) 234.941-234.942 - Modena - FABBRI ROLANDO di Villa & C. - Via Cesari 40 - Tel. (059) 332.475-332.257 - Parma - LA BOIARDO dei F.lli MELLEI - Via Petrarca 11 - Tel. (0521) 33.995 - Reggio Emilia - EMILIANA ELETTRODOMESTICI - Via Dell'Industria, 33 - Tel. (0522) 54.126-54.486 - Reggio Emilia - SIMONAZZI Geom. LUIGI & C. - Via G. Davoli, 5 - Tel. (0522) 26.641 - Reggio Emilia - F.lli CACCIAVILLANI - Via Majakowsky 2 - Tel. (0522) 74.741 - Rimini - ELETTROCOMET - V. Nuova Circonvallazione, 82 - Tel. (0541) 77.54.50-77.12.36 - Vignola - FRANCHINI LAMBERTO & C. - Via Del Commercio, 72 - Tel. (059) 771.304 - LAZIO - Roma BORGHINI ILLUMINOTECNICA - Via Belsiana, 87/89 - Tel. (06) 6790629-6784941 - ELETTROFORNITURE BORGHINI - Via Assisi, 28/28 A - Tel. (06) 794.13.48-785.38.41 - Roma - ELETRICA POZZI - Via Vulci, 5 - Tel. (06) 752.741 - Latina - D'ORATI s. a. s. - Via Nascosa, 1 - Tel. (0773) 411.056-57 - Tivoli - CURTI PIERINA - Viale Trieste, 101 - Tel. (0774) 20.184 - Velletri - MASTROGIROLAMO UGO - Via Oberdan, 118 - Tel. (06) 963.55.61 - Viterbo - VITERLAMP - Via Monte Nevoso, 10 - Tel. (0761) 35.622-36.061 - LIGURIA - Genova - ACERBI di NADILE & C. - Via C. Targa, 4/6 - Tel. (010) 208.931 - Genova - BETA ELETRICA - Via degli Albanesi, 41 - Tel. (010) 393.771 - Albenga - SAFE - Via Tiziano, 17 - Tel. (0192) 50.514 - Sanremo - EME di NABUCCI ALFREDO - Via P. Agosti, 102 - Tel. (0184) 84.277 - S. Salvatore di Cogorno - IMAEL di SILVANA BACIGLIUPO - Corso IV Novembre, 121 - Tel. (0185) 380.325 - Savona - SMAES - Via Garotti, 11/B - Tel. (019) 396.738 - LOMBARDIA - Milano - NORD-ELETRICA - Via Agordal, 13 - Tel. (02) 28.40.455-28.40.666 - Milano - D.M.E. - V.le Cassala, 53 - Tel. (02) 83.51.582-83.77.806 - Milano - LA COMMERCIALE ELETRICA - Via P. Sottorocco, 13 - Tel. (02) 701.451 - Bergamo - RINALDI - Via C. Correnti, 33 - Tel. (035) 341.555 - Busto Arsizio - BERNASCONI MARIO - Via Marcozzi, 15/ter - Tel. (0331) 636.992 - Cantù - CASATI BRUNO & C. - Via Kennedy, 4 - Tel. (031) 706.058 - Castione Andevenno - RIFA - Via Nazionale, Tel. (0342) 358.160 - Collebeato - ZANI & RANZENIGO - Via Roma, 53 - Tel. (030) 274.12.02-274.15.57 - Cremona - V. EMME DUE - Via Massarotti, 60/A - Tel. (0372) 34.877 - Lecco - GALLI EZIO - Via Caduti Lecchesi a Fossoli, 21 - Tel. (0341) 373.411 - Mantova - ZENI Laura - Via Cavour, 90 - Tel. (0376) 322.309 - Pavia - SACCAR di SACCHI CARLO - V.le Canton Ticino, 14 - Tel. (0382) 463.218-463.246 - Varese - AGO-GAS - V.le Borri, 162 - Tel. (0332) 261.157 - BERNASCONI MARIO - Via Saffi, 88 - Tel. (0332) 229.186 - Vi mercate - LA COMMERCIALE ELETRICA - Via Marzabotto - Tel. (039) 661.691-2-3-4 - MARCHE - Ancona - SVENSK ELVARME - Via Cardeto, 60/A - Tel. (071) 55.093 - PIEMONTE - Torino - PERUCCA Sergio - Corso Verona, 26 - Tel. (011) 858.542 - Torino - MANNA - corso Sebastopoli, 45/A - Tel. (011) 635.052-636.896 - Asti - MINOLA geom. SILVANO - C.so Alla Vittoria, 75 - Tel. (0141) 50.647 - Cuneo - L. ELETRICA - Via A. Basso, 11 - Tel. (0171) 61.577 - Novara - RIFA Reg. Industriale S. Stefano - Tel. (0321) 399.616 - Vercelli - WILSON ELETRICA - Via Petrarca, 3 - Tel. (0161) 61.491 - Vigliano Biellese - ELETTRO R.D.M. - Via Marconi, 2/G - Tel. (015) 512.096 - PUGLIA - Bari - RO GIUSEPPE - Via Quarto, 25 - Tel. (080) 226.696 - Brindisi - LA RITONDA MERLCHIORRE - Via S. G. Bosco, 15 - Tel. (0831) 86.998 - Campi Salentina - TAURINO MARIO - Via U. Foscolo, 10 - Tel. (0832) 761.094 - Nardò - SAFFRA - Via Tasso - Tel. (0833) 812.618 - Taranto - VIMET - Via Lago Ampollino, 19 - Tel. (099) 311.681 - SARDEGNA - Cagliari - RENO RUCCI - Via Dei Carroz - Circonvalli Quadrivio, 6 - Tel. (070) 502.601 - Sassari - RENO GIUSEPPE - Piazza S. Francesco da Paola, 12 - Tel. (091) 583.718 - Alcamo - TUTTUFFICIO di MILAZZO FRANCESCA - Via Delle Falde, 15 - Tel. (0924) 22.151 - Caltanissetta - FMV - Viale della Vittoria, 142 - Tel. (0922) 851.847-856.666 - Catania - EL CO - Via G. Leopardi, 52 - Tel. (095) 383.794 - Favara - AVEVIA ROSA - Via Francesco Crispi, 138 - Tel. (0922) 31.379 - Marsala - ARTIGIANA ELETTROIMPIANTI - Via Del Fante, 10 - Tel. (0923) 954.736-953.612 - Messina - PASQUANUCCI GIUSEPPE - Via L. Marzara, 62 - Tel. (090) 710.816 - Modica - BELLAERA CARMELA di PITINO - Via Gerratana, 180 - Tel. (0932) 941.224.944.024 - TOSCANA - Firenze - COMED di GHERARDINI RENZO - Via Morosi, 32 - Tel. (055) 430.281 - Arezzo - IPEL - Via Genova, 17 - Tel. (0575) 357.849 - Casina F.C.R. - Via Napoli, 24 - Tel. (0586) 684.288 - Margonone - MARCHETTI ANGIOLIO - Loc. Ponte alla Chiglia - Tel. (0583) 26.171 - 26.172 - Monteriggioni - IOLINI & SACCOCCI - Loc. Badesse, Tel. (0577) 59.103 - TRENTO - ALTO ADIGE - Bolzano - ELECTRONIA - Via Pacinotti, 11 - Tel. (0471) 47.465 - Merano - PLANT ANTON - Portici, 30/32 - Tel. (0473) 22.079-48.340 - Trento - OREL - Loc. Campolentorno, 38/2 - Tel. (0461) 38.369-36.354 - UMBRIA - Terni - BARBAROSSA ELIO - Maratta Bassa, 13/1 - Tel. (0744) 59.141 - VENETO - Oderzo - ADRIATICA COMMERCIALE - Via Fabrizio, 2 - Tel. (0422) 713.826 - Padova - ELETTROINGROSS - Via Cile, 3 - Tel. (049) 760.627-760.577 - Pordenone - PORDELETRICA di ROSSO & C. - Via Fontane, 10 - Tel. (0434) 22.024.28.952 - Udine - FIAME - Viale Ledra, 56 - Tel. (0432) 33.421.34.422 - Verona - COMMELE PEDRON - Via Basso Acquar, 28 - Tel. (045) 32.740.1-2 - VICENZA - CIME di SERGIO PULLIN - Viale Verona, 114 - Tel. (0444) 563.822

Concessionario per l'Italia: IM.ES. S.p.A. Località America - 11020 QUART (AO) - Telex IMES 215035 - 0165-62.44.89/90

Anche questo campionato Sud-Africano non ha fatto eccezione alla regola secondo la quale basta internazionalizzare una gara di volo a vela perchè il tempo si metta subito al peggio. E' così accaduto per la prima volta nella storia di un Nazionale Sud-Africano che un giorno non si sia volato per mancanza di condizioni; che per due giornate ci sia stata aria stabile e plafond 1300 m (eccezionalmente basso per questa regione); che in quasi tutti gli altri giorni invece si sia stati perseguitati dai temporali. Temporali coi fiocchi da 12.000 m di sviluppo e 50 Km di raggio.

Con tutto ciò si è potuto sempre volare con medie oltre i 100 Km/h e con temi sempre superiori ai 300 Km.

La mia media generale è stata di 102 Km/h su 3305 Km volati. Lunghezza media dei voli 367 Km.

Assistiti da un ottimo meteorologo, diretti da un infaticabile e supereclettico Mike Carlton (Team Manager a Paderborn per gli inglesi), con pochi mezzi ma ottima organizzazione, il Sud-Africa ha mostrato di essere un paese volovelisticamente maturo, con alcuni piloti giovani e vecchi apparentemente imbattibili a casa loro; i due Goudriaan padre e figlio hanno rispettivamente dominato in Libera (ASW 17) ed in 15 metri (ASW 20).

Singolare la constatazione però che in tutte le prove la migliore velocità sia sempre stata segnata dalla 15 metri.

La libera era nobilitata dal tre volte campione del mondo George Lee nonché dal noto pilota olandese P. Teunissen, ma schierava soltanto 6 concorrenti. G. Lee ha ben figurato ma ha dovuto accontentarsi del secondo posto dopo avere scassato il suo ASW 17 ed avere ottenuto di potere sostituire l'aliante con un Nimbus.

La 15 metri schierava invece 17 concorrenti, ed era per la prima volta popolata da nuovissimi ASW 20 più un Ventus, un LS 3 e un Mininimbus. Gli unici aliati antiquati erano il Vega gentilmente offertomi e l'HP 18 dell'israeliano Barr.

Concorrevano in questa classe il francese J.P. Castel, vincitore di Bailleau e il belga Devrint.

In classe standard unico straniero il poco noto tedesco Pummer che con l'unico LS 4 in gara si è guadagnato il secondo posto.



Il più grande CB mai visto.

Arrivederci Sud-Africa

di Leonardo Briigliadori

I miei risultati di classifica sono stati necessariamente compromessi dal fatto che in due giornate ho rinunciato al tema di gara per tentare di battere i record sui 300 e sui 500 Km in triangolo; ciò è avvenuto solo dopo la sesta prova quando ormai i giorni si riducevano e non era stato dato ancora un tema FAI alla 15 metri; a quel momento stavo al terzo posto dopo avere avuto un successo di prova. Quando infatti il giorno 29 dicembre veniva assegnato per la settima gara, un triangolo di 370 Km — ancora una volta non FAI — ho chiesto a Mike Carlton di essere posto fuori gara ma con rilevazione dei tempi, su un percorso di 301 Km.

La mia formidabile squadra Balconi, Bertoncini e mia moglie, rilevava a sua volta i tempi e si portava poi sul percorso in prossimità del secondo pilone sia per segnalare le condizioni, sia per eventuale assistenza in caso di atterraggio forzato essendo quella zona assai poco atterrabile.

La base nubi della giornata è stata mediamente di 2500 m QFE con valori medi rilevati al mio Zander di 2,25 m/s ma con punte di 3-4 metri. Purtroppo il primo aggancio non è stato dei più fortunati ed ho dovuto scendere fino ai 400 metri per trovare un primo discreto valore. La termica migliore, anche perchè non rotta dal vento, l'ultima del volo a 75 Km dall'arrivo.

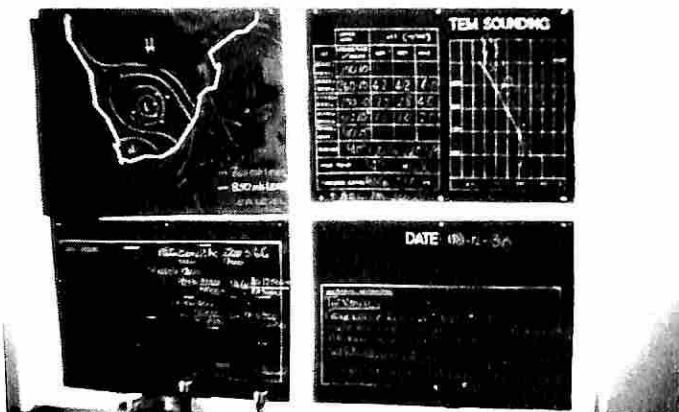
Velocità realizzata 119,15 Km/h.

Il 30 dicembre il buon Mike si sente quasi in colpa di avermi costretto a volare fuori classifica e finalmente assegna un triangolo FAI di Km 556: è proprio quello che ci vuole; il tempo sembra finalmente essere diventato quello Sud-Africano anche se purtroppo siamo ormai al penultimo giorno. I decolli iniziano alle 11.15 ma alle 11.30 dopo i decolli della standard, la libera e la 15 metri vengono fermate perchè la giornata «promette così bene» (parole testuali) che ci si può permettere di attendere mezz'ora.

E così il mio taglio traguardo avviene alle 12.33 e dopo un paio di termiche in cielo blu, tagliate a 1500 metri per i valori troppo scarsi (2 m/s) aggancio il primo cumulo ed il valore diviene 4 m/s. La successiva ascendenza è di 5,7 m/s al mediometro fino a 2800 m QFE.

Da questo momento sembrerebbe essere uno scherzo il volo, con la media attorno ai 130 Km/h. Tuttavia la previsione è stata un po' ottimistica questa volta poichè sul primo pilone l'attività temporalesca è già molto avanzata.

La fortuna ci assiste e, schivando qualche scroscio, passiamo senza danno il primo pilone posto a 185 Km in 1h.30': media 123 Km/h.



Le previsioni meteo.

Finalmente il secondo lato sembra essere quanto di meglio ci possa essere. Invece, malgrado la meravigliosa visibilità, non posso vedere ancora che dal 250 Km in poi di nuovo i temporali si accaniscono contro di noi.

Il volo si svolge, come quasi sempre del resto, senza un roccolo e quindi con scarsissimi riferimenti con gli altri. Del resto il cielo è talmente ricco, il plafond così alto, e le scelte talmente diversificabili che è veramente difficile ritrovarsi.

Quando mi accorgo che davanti c'è di nuovo il pericolo di temporale, decido di stare il più alto possibile così da superare eventuali zone di piovasco. Mentre applico questa tattica vedo un gruppo di aliantini 1000 metri più bassi che sta scappando verso Nord-Ovest per un fronte temporalesco con l'asse posto proprio sul nostro secondo lato.

Sfruttando un'ultima salita a 3200 m giungo a 20 Km dal pilone con la stessa media di 120 Km/h ma purtroppo con la quasi certezza di non completare il percorso.

Con qualche altro scampato inizia una lotta per la sopravvivenza e per la rimonta del vento che ci impedisce di superare il pilone. Dopo un'ora e mezza di galleggiamento comprendo che occorre a tutti i costi andare fuori rotta a prendere il bordo al sole del temporale. Il lavoro riesce anche se è tardi ed il rientro a casa è faticoso.

Della 15 metri torniamo in tre ed il mio è il secondo tempo, ma la media è scesa a 86.5 Km/h, troppo poco per il record di Piludu di 85 Km/h.

Il giorno 31 dicembre ultima prova del Campionato.

Alle 9.45 la lavagna dei temi porta:

- triangolo di 750 Km per la libera
- triangolo di 529 Km per la 15metri
- triangolo di 385 Km per la standard.

La previsione meteo dichiara sostanzialmente che oggi avremo il tempo che si prevedeva per il giorno prima e non sarà guastato dai temporali. Il tema però comporta un secondo pilone ubicato nella vera Africa Nera dove non c'è atterrabilità per un centinaio di Km, dove mancano le strade e la popolazione è soltanto di colore.

La prospettiva di una fine d'anno tra i serpenti della savana, senz'acqua e con l'aliante scassato, non è delle più affascinanti; sarà per queste valutazioni, sarà perchè l'organizzazione prevede la festa di S. Silvestro con premiazione ufficiale all'Hotel Central alle ore 21, sarà perchè veramente qualche nuova informazione meteo è sopraggiunta, sta di fatto che alle 10.30 sul lavagnone delle previsioni, ai cumuli vengono aggiunti degli sviluppi imponenti, vengono disegnate delle belle scariche elettriche e dei piovaschi, e i temi vengono drasticamente ridotti a un 380 Km per tutte le classi. Niente di peggio per le mie ambizioni!

Ancora una volta devo volare da solo perchè è chiaro che le mie residue changes di record devono essere giocate oggi e poi dopo tutto la giornata non mi sembra così catastrofica.

Ne informo ancora una volta il Direttore Mike Carlton, concordo con la mia squadra un inseguimento via radio specialmente per coprire il secondo vertice ed il terzo lato e decido di tentare il 500 assegnato nel primo momento.

Parto con un cielo che più bello non è immaginabile. Copro il primo lato alla media di 111 Km/h che non è brillante considerato il vento in favore, ma devo tener conto che al pilone ho quasi 3000 metri.

Il secondo lato di 185 Km da volare verso Ovest mi lascia però abbastanza perplesso perchè i cumuli sembrano sparire dopo una cinquantina di chilometri ed il mio timore è che la «cool air» disegnata verso Sud-Ovest sia già entrata nella nostra regione. Inaspettatamente, ma fortunatamente, per i primi 70 Km l'aria è soltanto più secca il che anzi consente ai più rari cumuli di avere una base addirittura di 5200 m sul mare (Vryburg è a 1200 m sul mare). I 110 Km che mi dividono dal pilone, che già intravedo in lontananza, sono però poco confortanti, il terreno è veramente inospitale: bush, cioè macchia della savana dappertutto, unico segno di civiltà la ferrovia ma non vedo un solo appezzamento coltivato. Decido di conservare al massimo la quota anche per mantenere il contatto radio con la squadra che nel frattempo ha i suoi problemi più indietro.

Nello stesso tempo provo una bruciante invidia per gli altri che hanno il tema verso Est sotto un cielo fanta-



I temporali.

stico e senza alcun accenno ai temporali. Avrei dovuto volare un 500 tutto più spostato a Est. Ho un momento di incertezza che la mia squadra mi aiuta a superare con un messaggio di incoraggiamento.

Giungo così al secondo pilone con 1500 m con fatica per il forte vento contro e dopo aver abbassato la mia media a 95 Km/h. Per fortuna nel momento in cui scatto la foto una termica salutare da solo 1,5 m/s mi riporta a 1900 m.

Intanto il vento mi ha ributtato sul secondo lato. A Nord si profilano le montagne del Gaka Rosa dall'aspetto assolutamente ripugnante. Decido di mantenere la rotta magnetica di 55 gradi anche se il vento mi dovrebbe ributtare al centro del triangolo che però coincide col rientro tra la civiltà. I cumuli sono appena visibili a circa 80 Km da me e intanto la giornata si va impoverendo di termiche. La media è purtroppo brutalmente scesa e sono basso. A 1200 metri decido di buttare l'acqua, la mia squadra mi sente appena.

Il peggio però è passato, una termica secca da 1,5 m/s mi ridà la quota per raggiungere il primo fumulus da 2 m/s e da qui salto finalmente al primo cumulo: 2,5 / 3 m/s. Sono a 100 Km da casa e ora è ormai tutto facile. Quando tutti gli altri sono già all'albergo arrivo anch'io al campo. Mi accerto sulla 122.4 che il cronometrista sia ancora al suo posto e tempestiva arriva la risposta «DELTA CHARLIE WE ARE WATCHING YOUR TIME». Alle 18.06 taglio la linea di arrivo: media 100,867 Km/h, non molto, ma onorevole per la zona in cui ho volato. Gli altri hanno volato a 130 Km/.

Considerazioni finali

— La mia squadra ed io siamo stati molto soddisfatti dell'esperienza. Il nostro bilancio ci accontenta anche se è stato il peggior Campionato Sud-Africano degli ultimi 10 anni a detta dei locali.

— L'aliante con cui ho volato non era più competitivo e la strumentazione mi ha dato parecchi problemi, ma il tempo non molto forte ha ridotto il mio handicap.

— L'accoglienza degli organizzatori e dei piloti sudafricani è stata gradualmente sempre più calorosa e la simpatia verso di noi è cresciuta ogni giorno di più.

— L'esperienza effettuata ha messo in luce che la nostra preparazione è orientata alle condizioni di tempo medio-debole, ed è un po' carente col tempo forte e con disposizione di cumuli a distribuzione esagonale con camini termici rotti dal vento.

— Il vero segreto dei voli sudafricani è comunque il plafond che è compreso realmente tra i 3000 ed i 5000 metri sul mare nelle giornate volabili. Questo significa soprattutto volare nei traversoni con delle True Air Speed assai superiori a quelle lette sull'anemometro. Ciò spiega perchè anche con valori medi di ascendenza relativamente modesti (2 m/s) si possa volare anche notevolmente oltre i 100 Km/h.

— Purtroppo per una caratteristica delle masse d'aria tropicali, non esiste quasi mai una netta inversione in quota e così, benchè l'aria qui sia quasi sempre molto secca (abbiamo avuto «due points» oscillanti tra i 9 ed i 13 gradi), lo sviluppo dei cumuli porta spesso alla degenerazione in cumulo-nembi.



Pronti al via.

La zona di Vryburg sembra particolarmente idonea per voli fino a 750 Km in triangolo; assai più difficile sembra il successo su un triangolo di 1000 Km anche perchè le ore volabili raramente superano le 8 ore.

— Piacevolissima sorpresa del Campionato è stata la visita di un «tifoso italiano» e cioè del non dimenticato Oreste Ricotti che, sapendo della nostra spedizione e trovandosi a Durban, ha noleggiato un bimotore per venire a trovare. E' stato un incontro commovente per mille ragioni che, per chi ricorda cosa è stato l'Oreste nel volo a vela nazionale, non hanno bisogno di spiegazioni. I suoi occhi hanno brillato di passione volovelistica in quelle ore passate insieme.

— In chiave di Mondiali, mi sento di affermare che l'esperienza è stata sicuramente utile come preparazione, per diverse analogie con l'Argentina:

- il volo di pianura;
- la presenza costante di vento;
- le caratteristiche della navigazione;
- i fattori climatici e ambientali.

In conclusione il Sud-Africa ci ha offerto soltanto un aperitivo; il pranzo vero e proprio è rinviato ad una prossima occasione che merita senza dubbio di essere realizzata.

Leonardo Briigliadori



COVERLINE sas

Via Tagliamento, 13 - 22053 LECCO - Tel. 0341/499191

PRODUZIONE RIVESTIMENTI PLASTICI
PER EDILIZIA, IDROPITTURE,
TEMPERE, ASSORTIMENTO
ANTIRUGGINI, SMALTI, VERNICI
SPECIALI, ACCESSORI DELLE
MIGLIORI MARCHE

ULTIMISSIME

Notizie dai costruttori

GLASFLUEGEL

La Glasfluegel è fallita, e la notizia non può non dispiacere in particolare ai tanti come me che hanno volato sul Libelle o sul Kestrel.

La casa, che per merito di Haenle ha più di chiunque altro aperto la strada all'aliante in vetroresina, non ha mai avuto vita molto tranquilla.

Haenle era certamente un progettista eccezionale, che già nel 1964 costruiva il 15 metri corsa «ante litteram» H-301 Libelle e tre anni più tardi iniziava la produzione dello Standard Libelle (di cui avrebbe venduto 600 esemplari); seguivano quindi Kestrel e Kestrel 604, Club Libelle, Hornet e Mosquito.

Ma Haenle era certamente anche troppo innamorato della tecnica e del costruire bene e troppo poco capace di lavorare per guadagnare, per cui dovette nel 1975 associare Holighaus nella sua azienda per cercare di uscire dalle difficoltà. Ma sei mesi dopo purtroppo perì in un incidente aereo, e l'azienda rimase nelle mani di Holighaus che a sua volta si associò a Hillebrand e portò alla produzione di serie il Mosquito nel 1976.

Le traversie non erano peraltro finite: ci furono ancora la trasformazione in società tedesco-brasiliana, cambi di direttori, l'uscita di Hillebrand, questo mentre oltre al Mosquito si iniziava la costruzione del Hornet C.

Col nuovo progettista Martin Hansen si svilupparono i 15 metri «304» ed il 17 metri «402» che, con le estremità alari smontabili, doveva essere il successore del Kestrel da usare anche come 15 metri, e dal quale si sarebbe derivata in seguito anche la versione motoaliante. Ma contemporaneamente si sviluppavano dissidi tra i soci.

Intanto due dipendenti dell'azienda, convinti della necessità di avere in produzione anche uno standard, progettavano (Hansen) e costruivano (Streifeneder) a casa propria il Falcon, basato sulle esperienze del «402» e dell'«SB-12», con turbulatori per la riduzione della resistenza dello strato limite.

Questo aliante, le cui caratteristiche misurate da ricercatori esterni lo dicono paragonabile agli standard della nuova generazione, e che sarebbe dovuto entrare nella gamma dei Glasfluegel, resterà per-

tanto per il momento allo stato di prototipo.

L'azienda, che pure aveva ottime maestranze e alianti venduti per tutto il 1982, chiude quindi per beghe societarie, penuria di capitali e nessun aiuto da parte dello stato.

E' anche fallito un tentativo da parte di un gruppo di clienti che tendevano almeno a far costruire gli alianti già venduti. Peccato!

ROLLADEN - SCHNEIDER

Festa alla Rolladen-Schneider per l'uscita dall'officina del 1000° aliante.

La casa aveva avuto un grande successo con l'LS-1, costruito a partire dal 1967 nelle varie versioni in 460 esemplari, successo che sembra ripetersi ora forse in maggior misura con l'LS-4, che attualmente viene costruito al ritmo di 12 esemplari al mese (ne sono stati consegnati più di 100).

Il problema della necessità di aumentare la capacità produttiva porta l'azienda a distaccare in unità separate il reparto manutenzione ed il reparto sviluppo, in modo da non intralciare la produzione con queste attività.

Lo sviluppo dell'LS-6, successore dell'LS-3, sta andando avanti, e l'aliante dovrebbe volare nella prima metà di quest'anno.

Schneider non è peraltro molto ottimista sul futuro, che vede il mercato ingolfarsi con una troppo veloce girandola di tipi costruiti in numeri non elevatissimi di esemplari, con conseguente aumento dei costi.

GROB

La notizia non è volovelistica, ma pensiamo interessi ugualmente i lettori.

Più presto di quanto non era da attendersi, la Grob dopo il motoaliante in vetroresina G 109 (un centinaio di esemplari costruiti a fine 1981) sta sviluppando un aereo leggero biposto pure in vetroresina, il G 110 che dovrebbe entrare in produzione di serie entro l'anno.

La nuova macchina non pare aver niente o quasi in comune col motoaliante, salvo la tecnica della costruzione in vetroresina.

Con un'apertura di 10,9 m, peso a vuoto 560 kg, peso totale 900 kg e motore Avco Lycoming da 118 cavalli, l'aereo ha una velocità di crociera di 250 km/h (è prevista anche una versione con motore da 160 cavalli per traino di alianti).

Al G 110 dovrebbe seguire il quadriposto G 111. Con queste macchine, le cui caratteristiche relative al consumo le rendono particolarmente di attualità, la Grob conta di inserirsi bene nel mercato dell'aereo leggero. Non è difficile immaginare che sia seguita presto su questa strada dagli altri costruttori tedeschi di alianti in vetroresina; ciò potrebbe far conquistare alla Germania un ruolo importante anche in questo settore dal quale è ora praticamente assente.

SCHEMPP - HIRTH

Non sembra che Klaus Holighaus ami la vita tranquilla: ha appena cominciato a consegnare i Nimbus 3 e già sta preparandone una nuova versione allungabile di un altro metro e mezzo (e siamo a 24,5 m) e con un sacco di altre caratteristiche di cui speriamo di potervi informare al più presto.

A conferma di quanto dice Schneider a proposito del basso numero di esemplari per tipo; sono stati costruiti in tutto 235 alianti delle 4 versioni del Nimbus 2.

Può essere interessante a questo punto una tabellina riassuntiva della storia dei Nimbus (da Aero-Revue):

	Nimbus 1	Nimbus 2	Nimbus 2/76	Nimbus 2B	Nimbus 2C	Nimbus 3 22,90
Apertura alare, m	22,00	20,30	20,30	20,30	20,30	22,90
Allungamento	30,6	28,6	28,6	28,6	28,6	32,3
Peso a vuoto, kg	370	345	345	345	315	360
Zavorra, l	120	120	160	210	280	310
Peso totale, kg	500	530	580	580	650	750
Carichi alari, kg/m ²	27,8-31,6	29-36,8	29-40,3	29-40,3	27-45	27-46
Velocità massima, km/h	220	220	250	270	270	270
Velocità minima, km/h	63	62	62	60	62	62
Massima efficienza	51	46	47,5	49	49	55
a km/h	90	95	95	100	116	125
e kg/m ²	30	30,1	80,2	40	45	46
Velocità di min. discesa, m/s	0,44	0,52	0,49	0,53	0,49	0,44
a km/h	72	80	75	75	75	75
e kg/m ²	30	30,1	30,2	40	30	30
Primo volo	26.1.69	27.4.71		1.3.77	sett. '78	21.2.81

VALENTIN

Il diretto concorrente dei nuovi motoalianti Grob G 109 e Hoffmann Dimona, il Valentin Taifun 17 E, si è presentato con un'impresa spettacolare, un volo da San Francisco alla Germania.

Trasportato in Jumbo da Francoforte a San Francisco nel luglio 1981, ha volato senza problemi in condizioni difficili per temperature (48°) e densità dell'aria (decollo a 3600 metri di altitudine) per portarsi in 5 mila km alla nota manifestazione di Oshkosh, dove è stato in mostra per sette giorni con altri diecimila (!) aerei.

Da Oshkosh il Taifun ha proseguito fino a Quebec, dove è stato attrezzato per la traversata atlantica:



Il Valentin Taifun 17 E in volo su San Francisco

OPERAZIONE 1982

- **DAI**
UNA MANO ALLA
TUA RIVISTA
- **FAI**
PUBBLICITA' SULLE

PAGINE di **VOLO**
PAGINE di **A**
PAGINE di **VELA**



- **SAI**
QUANTA SIMPATIA
ACQUISTI....
CON POCA SPESA?
- ASPETTIAMO LA
TUA INSERZIONE!**
- RIVOLGITI A NOI
OD ALLA REDAZIONE
TERRITORIALE PIU' VICINA
- Grazie!

<p>CONTI CORRENTI POSTALI RICEVUTA di un versamento di L. <input type="text"/></p> <p>Lire</p> <p>sul c/c N. 27-4400 intestato a CENTRO STUDI VOLO A VELA ALPINO - 21100 VARESE eseguito da residente in</p>	<p>CONTI CORRENTI POSTALI Certificato di accreditem. di L. <input type="text"/></p> <p>Lire</p> <p>sul c/c N. 27-4400 intestato a CENTRO STUDI VOLO A VELA ALPINO - 21100 VARESE - CALCINATE DEL PESCE eseguito da residente in</p>	<p>BOLETTINO di L. <input type="text"/></p> <p>Lire</p> <p>sul c/c N. 27-4400 intestato a CENTRO STUDI VOLO A VELA ALPINO - VARESE eseguito da residente in</p>	<p>CONTI CORRENTI POSTALI Certificato di accreditem. di L. <input type="text"/></p> <p>Lire</p> <p>sul c/c N. 27-4400 intestato a CENTRO STUDI VOLO A VELA ALPINO - VARESE eseguito da residente in</p>
<p><input type="text"/></p> <p>Bollo lineare dell'Ufficio accettante</p> <p>L'UFFICIALE POSTALE</p> <p>numerato d'accettazione</p> <p>Cartellino del bollettario</p> <p>Bollo a data</p>	<p><input type="text"/></p> <p>Bollo lineare dell'Ufficio accettante</p> <p>L'UFF. POSTALE</p> <p>numerato d'accettazione</p> <p>Cartellino del bollettario</p> <p>Bollo a data</p>	<p><input type="text"/></p> <p>Bollo lineare dell'Ufficio accettante</p> <p>L'UFF. POSTALE</p> <p>numerato d'accettazione</p> <p>Cartellino del bollettario</p> <p>Bollo a data</p>	<p><input type="text"/></p> <p>Bollo lineare dell'Ufficio accettante</p> <p>L'UFFICIALE POSTALE</p> <p>Bollo a data</p> <p>Importante: non scrivere nella zona sottostante!</p> <p>N. del bollettario ch 9</p>
<p>Mod. ch-8-bis</p> <p>data progress. numero conto importo</p>			

OPERAZIONE 1982

IMPORTANTE: non scrivere nella zona soprastante!

AVVERTENZE

Per eseguire il versamento, il versante deve compilare in tutte le sue parti, a macchina o a mano, purché con inchiostro nero o nero-bluastro il presente bollettino (indicando con chiarezza il numero e la intestazione del conto ricevente qualora già non siano impressi a stampa).

NON SONO AMMESSI BOLLETTINI RECANTI CANCELLATURE, ABRASIONI O CORREZIONI.

A tergo del certificato di accredito i versanti possono scrivere brevi comunicazioni all'indirizzo dei correntisti destinatari.

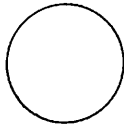
La ricevuta non è valida se non porta i bolli e gli estremi di accettazione impressi dall'Ufficio postale accettante.

La ricevuta del versamento in Conto Corrente Postale, in tutti i casi in cui tale sistema di pagamento è ammesso, ha valore liberatorio per la somma pagata con effetto dalla data in cui il versamento è stato eseguito.

Spazio per la causale del versamento

(La causale è obbligatoria per i versamenti a favore di Enti e Uffici pubblici)

Parte riservata all'Ufficio dei Conti Correnti



i nostri programmi:

- VOLO A VELA AL SERVIZIO DEI VOLOVELISTI
- L'ATTIVITA' DIDATTICA IN PRIMO PIANO
- L'ANGOLO DELLA SICUREZZA E LE SUE RUBRICHE
- SPECIALE EUROPEI!
- LE PROVE IN VOLO
- VOLO A VELA E FUMETTI
- LE NOTIZIE DAI CAMPI DI VOLO
- TRA IL 1° ED IL 2° PERIODO: UN FOSSO DA COLMARE
- I POKET DI VOLO A VELA
- COSA SCRIVONO GLI ALTRI
- CAMPIONATI MONDIALI 1983: ARGENTINA!
- CAMPIONATI MONDIALI 1985: RIETI?

OPERAZIONE 1982

il calendario del 1982:

- **gennaio:**
Adolfo Gonzales Chaves,
i premondiali del 1983
- **febbraio - marzo - aprile:**
Studio teorico e preparazione
pratica
exploits volovelistici
sull'arco alpino
- **maggio:**
Rieti, la gara di Pentecoste
- **giugno:**
Alzate, Trofeo Colli Briantei
- **luglio:**
Rieti, dal 14 al 23
Campionato Biposti e Promozione
- **agosto:**
Rieti, dal 30/7 al 10/8
1° Campionato Europeo per le
Classi Standard, 15 metri e Libera
Rieti, dal 12 al 24 Campionato
nazionale per le tre classi
- **settembre:**
Rieti, dal 5 al 12 Trofeo
San Pedrino
- **ottobre:**
Valbrembo, Mostra Mercato
dell'Aliante ecc...
- **novembre:**
Bologna, Briefing Due Torri
- **dicembre:**
è Natale!
un regalo insolito?
Certo: l'abbonamento a
VOLO A VELA!

<p>CONTI CORRENTI POSTALI RICEVUTA di un versamento di L. <input style="width: 100px;" type="text"/></p> <p>Lire</p>	<p>CONTI CORRENTI POSTALI Certificato di accredittam. di L. <input style="width: 100px;" type="text"/></p> <p>Lire</p>	<p>CONTI CORRENTI POSTALI Bollettino di L. <input style="width: 100px;" type="text"/></p> <p>Lire</p>
<p>sul c/c N. 27-4400 intestato a CENTRO STUDI VOLO A VELA ALPINO - ALPINO - 21100 VARESE</p> <p>eseguito da residente in Via.....</p> <p>addl.....</p>	<p>sul c/c N. 27-4400 intestato a CENTRO STUDI VOLO A VELA ALPINO - VARESE</p> <p>eseguito da residente in Via.....</p> <p>addl.....</p>	<p>sul c/c N. 27-4400 intestato a CENTRO STUDI VOLO A VELA ALPINO - VARESE</p> <p>eseguito da residente in Via.....</p> <p>addl.....</p>
<p><input style="width: 100px;" type="text"/></p> <p>Bollo lineare dell'Ufficio accettante</p> <p>L'UFFICIALE POSTALE</p> <p>Cartellino del bollettario</p> <p>Bollo a data</p>	<p><input style="width: 100px;" type="text"/></p> <p>Bollo lineare dell'Ufficio accettante</p> <p>L'UFF. POSTALE</p> <p>numerato d'accettazione</p> <p>Bollo a data</p>	<p><input style="width: 100px;" type="text"/></p> <p>Bollo lineare dell'Ufficio accettante</p> <p>L'UFFICIALE POSTALE</p> <p>Bollo a data</p>
<p>Importante: non scrivere nella zona sottostante!</p> <p>data progress.</p> <p>numero conto importo</p>		

Mod. ch-8-bis

OPERAZIONE 1982

IMPORTANTE: non scrivere nella zona soprastante!

AVVERTENZE

Per eseguire il versamento, il versante deve compilare in tutte le sue parti, a macchina o a mano, purché con inchiostro nero o nero-bluastro il presente bollettino (indicando con chiarezza il numero e la intestazione del conto ricevente qualora già non siano impressi a stampa).

NON SONO AMMESSI BOLLETTINI RECANTI CANCELLATURE, ABRASIONI O CORREZIONI.

A tergo del certificato di accreditamento i versanti possono scrivere brevi comunicazioni all'indirizzo dei correntisti destinatari.

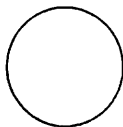
La ricevuta non è valida se non porta i bolli e gli estremi di accettazione impressi dall'Ufficio postale accettante.

La ricevuta del versamento in Conto Corrente Postale, in tutti i casi in cui tale sistema di pagamento è ammesso, ha valore liberatorio per la somma pagata con effetto dalla data in cui il versamento è stato eseguito.

Spazio per la causale del versamento

(La causale è obbligatoria per i versamenti a favore di Enti e Uffici pubblici)

Parte riservata all'Ufficio dei Conti Correnti



ABBONAMENTI 1982

ITALIA	— sostenitore	L. 100.000
	— ordinario	L. 40.000
	— cumulativo	L. 30.000
ESTERO	— ordinario	\$ 40.—
	— via aerea	\$ 60.—

L'ABBONAMENTO E' SOLO PER ANNO SOLARE

VOLO A VELA non può mettere in palio premi favolosi per gli abbonati vecchi e nuovi del 1982.

Può solo ringraziare tutti quelli che, diversamente motivati, sottoscriveranno l'abbonamento 1982.

E' un gesto di solidarietà che ci spinge a perseverare sulla nostra strada irta di difficoltà ma anche di impegnativi programmi di lavoro.

In attesa di riordinare la «rete» dei corrispondenti, ripetiamo le modalità per gli abbonamenti 1982:

ORDINARIO (L. 40.000): versamento a mezzo C.C. POSTALE — come indicato in calce — specificando bene il nome e l'indirizzo con il relativo C.A.P.

La rivista verrà spedita a mezzo posta, unitamente ad eventuali numeri già usciti.

CUMULATIVO (L. 30.000): versamento a mezzo C.C. POSTALE o con assegno alle redazioni di Varese o di Como (Via Partigiani, 30) da parte della R.T. o del Corrispondente o di chiunque altro si prenda l'impegno di inviare la somma corredata dagli indirizzi, chiari e con relativo C.A.P., dei singoli abbonati.

Anche per questi abbonamenti la rivista verrà spedita a mezzo posta ai singoli abbonati. Verranno spediti anche i numeri eventualmente già usciti, ma non verranno spedite riviste se non sarà pervenuto l'importo degli abbonamenti.

N.B. - I Soci dell'AVAL di Calciniate del Pesce (Varese) e dell'AVA di Valbrembo (Bergamo) non dovranno preoccuparsi di nulla in quanto le riviste verranno consegnate ai rispettivi Clubs che provvederanno alla distribuzione.

SOSTENITORE (L. 100.000): versamento a mezzo C.C. POSTALE o con assegno alle redazioni di Varese o di Como.

La rivista verrà spedita, fresca di stampa a mezzo raccomandata in una busta speciale ricolma di simpatia!

INTESTATE IL VERSAMENTO AL:

C/C N. 27/4400

Centro Studi Volo a Vela Alpino

21100 VARESE - Calciniate del Pesce

la sua autonomia è stata aumentata a 15 ore e 3 mila km di volo sbarcando il secondo pilota e caricando oltre a benzina attrezzature di emergenza.

Il viaggio verso l'Europa è stato rallentato in certe tappe da attese forzate di condizioni meteorologiche adatte, mentre dal punto di vista meccanico il tragitto attraverso Groenlandia, Islanda, Norvegia (che ripeteva in senso inverso un volo dello stesso pilota Schultz con un RF-5 da Amburgo a Oshkosh) ha presentato un solo problema: l'aver usato per errore alcool metilico invece di alcool isopropilico per prevenire ghiaccio al carburatore ha provocato prima guai e depositi nell'impianto benzina e successivamente in un cilindro, per cui è stato necessario smontare le testate e rettificare le valvole.

Complessivamente il volo di 30 mila km è stato effettuato in 180 ore. Il nuovo motore Limbach ha fornito un'ottima prova: oltre a un cambio completo di olio se ne sono aggiunti solo tre litri per l'intero viaggio, mentre il consumo di benzina è stato di 15 l/h. Il Taifun era bene attrezzato con avionica Becker per IFR, ma ha effettuato tutto il volo in VFR.

ROMANIA

L'industria di stato romena insieme ad aerei di linea (BAC-1-11 su licenza) e militari, costruisce attualmente nel campo del volo a vela le seguenti macchine, tutte metalliche:

- biposto IS-28B2, 17 metri con flaps
- biposto IS-30, 20 metri
- biposto IS-32, 20 metri con flaps
- monoposto IS-29D2, 15 metri, efficienza 37, chiamato dalla casa «monoposto da allenamento» e che, avendo ruota fissa, dovrebbe rientrare nella classe club
- motoaliente IS-28M2, biposto a posti affiancati
- motoaliente IS-28M1, biposto in tandem

Dal motoaliente IS-28M2 è stato ricavato, sostituendo le ali con altre più corte (10 metri) e aumentando la potenza del motore (Limbach 80 cavalli), un aereo leggero denominato IS-28MA.

Si parla poco di noi

Non ci lagneremo mai abbastanza di quanto poca attenzione viene dedicata dalla stampa italiana, anche da quella specializzata, al volo a vela, ma forse è anche colpa nostra.

Anche sui campionati di Rieti si è visto poco o

niente. A maggior ragione pertanto segnaliamo la rivista «Aviazione», che nel suo numero dell'ottobre '81 oltre ad un articolo di L. Rampolla ha un bel servizio fotografico di Igino Coggi, con due fotografie particolarmente interessanti del traguardo di Pian di Rosce, in verità un po' trascurato da questo punto di vista anche dagli addetti ai lavori, mentre è evidente che offre possibilità uniche.

Hannweide

Le gare avranno luogo quest'anno dal 9 al 20 maggio per le classi standard, 15 metri, libera e diposti (è previsto un minimo di 10 alianti per l'effettuazione della gara di ciascuna classe).

Termine delle iscrizioni 15 marzo p.v.

AIUTANTI PER PILOTI STRANIERI PARTECIPANTI AGLI EUROPEI CERCASI!

VOLOVELISTI APPASSIONATI, DISPONIBILI A PRESTARE LA LORO OPERA QUALI AIUTANTI (SQUADRISTI) DI PILOTI STRANIERI CONCORRENTI NEI PRIMI CAMPIONATI EUROPEI DI VOLO A VELA (RIETI, 27 luglio - 10 agosto 1982), SONO PREGATI DI COMUNICARE NOMINATIVO E DATI INTERESSANTI (indirizzo, club, esperienze, lingue, patente etc.)

AL SEGUENTE INDIRIZZO:

Direzione Campionati Europei
di Volo a Vela

PierLuigi Duranti

Am Vogelsang 137
8000 MÜNCHEN 82
Germania Federale

Piccoli Annunci

Continuiamo nella pubblicazione di questa rubrica che ha lo scopo di mettere in contatto le domande e le offerte di alianti, accessori e quant'altro afferente al volo a vela.

Le inserzioni sono gratuite, compaiono su un solo numero salvo differenti istruzioni, e devono essere inviate alla Redazione di Calcinate del Pesce o di Como.

1 - Alianti

Vendo l'ASW 15B I.CILY, anno di costruzione 1972, ore utili da volare 950, strumentazione base, vario Ball, radio Becker 720 canali.

Doppie copertine. Carrello chiuso a 2 assi.

Contattare: Giorgio Galetto

38052 CALDONAZZO - TN

Tel. 0461 - 723170

1 - Alianti

Libelle Standard, anno di immatricolazione 1970, circa 500 ore di volo, mai incidentato, marche I.JURI. Completo di strumenti, radio e rimorchio scoperto. Vendesi a L. 12.000.000.

Telefonare ore serali a:

Cairoli Gianni (Dudù) 02/6108011

Via Don Minzoni, 38

20091 BRESSO - MILANO

1 - Alianti

Vendo aliante Nimbus 2B, anno di costruzione 1979, n. 169, ore di volo 250.

Strumentazione base, carrello chiuso.

Complessivamente: 29 milioni.

Telefonare ore ufficio: 0165 - 624489

1 - Alianti

AEROCLUB BOLZANO VENDE ALIANTE

Ka 6 Cr in ottimo stato, strumentato, radio Dittel, 300 ore da ultima revisione generale.

Prezzo base L. 3.600.000

Scrivere a AeroClub Bolzano Gruppo Volo a Vela o telefonare al 0471/57080

1 - Alianti

Cedesi aliante Passero, 15 m in ottimo stato.

L. 600.000 trattabili.

Aero Club Bolzano, telefono 0471 - 940165

4 - Accessori

OCCASIONE! VENDESI:

— radio Dittel FSG40S 720 canali e

— paracadute SECURITY. Nuovi.

Telefonare a Giorgio Weber 0471/57080

6 - Diversi

Cercasi libri, documenti, lettere, opuscoli, cataloghi, fino al 1945, inerenti il volo a vela italiano.

Contattare Emilio Pastorelli - Via Roma 52

20073 CODOGNO - MI

5 - Carrelli

Compro carrello chiuso per aliante Standard.

Telefonare a Villa, ore pasti 02 - 3563910

Il 19^{mo} Raduno ex aliantisti dell' Aeronautica Militare Italiana

La mattina del 13 settembre erano molti gli Aliantisti sbarcati a Roma da ogni parte d'Italia. L'invasione dell'Aeroporto di Guidonia, al comando dei Generali Contoli e Mantelli, avvenuta alle prime luci dell'alba, si è svolta con pieno successo.

Si è avuta solo la perdita di 2 alianti di tipo A.L./12 che si sono dovuti sganciare per noie al trainatore. L'atterraggio di fortuna è però perfettamente riuscito e tutti gli uomini ne sono usciti indenni. Al comando degli stessi c'erano i piloti Capoferri e Fausti. Naturalmente scherzo. Gli aliantisti amano la Pace, non esiste miglior pacifista di chi la guerra la conosce e l'ha sofferta.

Era presente al Raduno il Generale Med. d'Oro Giulio Cesare Graziani, Presidente dell'Ass. Naz. Arma Aeronautica, il quale, fra l'altro, ricordava che è l'amore per il Volo che unisce tutti noi ex piloti militari, indipendentemente dalle idee che ognuno è libero di professare. Il suo è stato un discorso «sincero» e ci è piaciuto molto là dove ricordava il suo abbraccio (alla fine della guerra) a Marino Marini, Asso degli Aerosiluranti, che comandava il Gruppo Buscaglia al Nord, negli ultimi mesi di guerra, lui che era stato uno dei più attivi aviatori del Sud. In quell'abbraccio affettuoso erano certamente presenti i vari Cenni, i Visconti, i Gorrini, i Stefanini, i Buscaglia, i Faggioni, i Berni e tantissimi altri caduti della nostra Aviazione, al cui estremo sacrificio ci inchiniamo. Noi siamo vivi ma loro non ci sono più. Sono rimasti lassù, in quel cielo che tutti amiamo, senza più strade per ritornare. Li ricorderemo sempre con infinito amore. Prima di Graziani il Generale Mantelli ci ha ricordato come il Volo a Vela italiano riprese la sua strada dopo la 2^a Guerra mondiale grazie «in buona parte» all'apporto del Canguro del Ministero dell'Aeronautica.

Ricorderò qui fra parentesi come Mantelli (che è il Padrino del nostro Labaro) è stato collaudatore militare proprio a Guidonia nel 1938 quando questo Aeroporto era veramente un Centro Sperimentale a livello mondiale. Sempre a Guidonia Mantelli, nel dicembre del 1951 vi compie il 1° Volo d'Onda fatto in Italia salendo a 3.000 mt. Da allora sono trascorsi 30 anni. Sembra ieri.

Dopo il Gen. Mantelli ha preso la parola il Prof. Donato di Cremona. Ha ricordato i 2 aliantisti deceduti nell'anno: Gino Vallacchi (per quel male che non perdona) e Libio Aureliano per infarto. Il contatto con l'acqua gelida del fiume Adda, sulle sponde del quale aveva dovuto posarsi per un fuori campo con l'aliante (per altro perfettamente riuscito) gli è stato fatale. Libio era uno dei pochi aliantisti che ancora volava e la sua passione non aveva limiti. Mi piace pensarlo trasformato in falco veleggiare sul Resegone: per lui le ter-

miche, ora, non hanno più segreti. Donato ha ricordato anche il Comandante della Pattuglia Acrobatica recentemente scomparso, meravigliandosi anche come da parte di certa stampa si sia potuto ventilare lo scioglimento del Reparto. Queste «Freccie Tricolori» che tutto il mondo ci invidia non ci sono certamente per esaltare la potenza delle nostre armi ma per rappresentare il nostro popolo fra le altre nazioni. Luca Goldoni, il famoso giornalista emiliano, in un suo articolo sul Corriere del 31 ottobre 1981 ha scritto: «Io ho un debole per questo splendido corpo di ballo che, a differenza di quello della Scala, non emigra in America dove si guadagna di più. Il fatto è che dentro di me, annidato non so dove, conservo un soffocatissimo grido fuori moda: Viva l'Italia. Odio la guerra, la violenza e la morte, e ciononostante mi considero orfano di una Patria e di una bandiera. Quando guardo le Freccie Tricolori mi affiora quella pudica remota voglia di Patria». Come si può non essere con lui d'accordo?

Era presente al Raduno anche Rovesti o meglio il Colonnello Plinio Rovesti, lungamente applaudito. Quello che ha fatto e che continua a fare per il Volo a Vela italiano è al di fuori di ogni commento. Le parole non riuscirebbero mai a rendergli il merito dovuto. Oltre a Rovesti il Comandante Brera di Milano, l'Ing. Ambrosini, nonché gli istruttori Besia, Broggin, Callone, Spirito, Flamini e De Rosa. Fra gli invitati il Comandante del Centro Militare di Volo a Vela il Col. Mutignani il quale è stato lungamente applaudito.

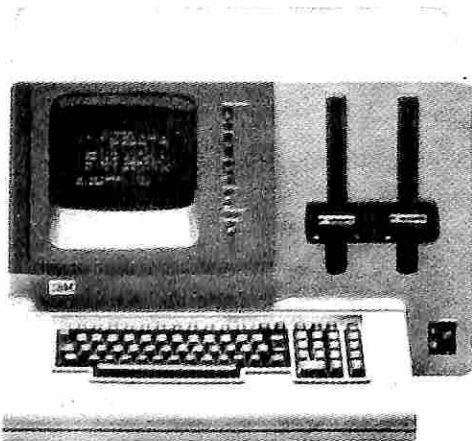
Per iniziativa di Callone (che ha messo gratuitamente a disposizione un'infinità di camicie) si è dato corso ad una specie di Lotteria onde permettere la formazione di un fondo speciale pro Raduni Aliantisti. Questi incontri rafforzano sempre più il legame che unisce i non più giovani aliantisti ai 2 loro Comandanti. E' commovente tutto questo ed è il fatto che colpisce più di ogni altro chi vi partecipa. L'aurea che avvolge il nostro Contoli, la sua simpatia e la sua eterna giovinezza ci fa sentire, tutti più vivi. Ascoltare Mantelli quando parla di «volo» è come afferrare l'essenza di un qualche cosa di inafferrabile. Uomini semplici e meravigliosi che fanno onore all'Umanità.

L'organizzazione, diretta da Mario Pasquarelli e Santino Marletta è stata perfetta. I romani quando vogliono sanno compiere miracoli. Un grazie di cuore anche all'Aeronautica Militare per il suo contributo in uomini e mezzi.

Il prossimo anno, nel 40° della costituzione del 1° Nucleo Aliantisti Militari il Raduno si terrà nel luogo ove nacque, sull'Aeroporto di Cameri, in quell'ormai lontano 1942.

Emilio Pastorelli

UN NUOVO ELABORATORE IBM A 14 MILIONI. FACILE DA ACQUI- STARE. FACILE DA INSTALLARE. FACILE DA USARE.



Se state pensando all'acquisto di un elaboratore, il prezzo del nuovo IBM 5120 sarà la vostra prima, piacevole sorpresa: 14 milioni.*

Ma c'è anche un'altra novità: con un semplice colloquio tramite il video del 5120, le stesse persone che già lavorano nella vostra azienda possono imparare da sole ad usare l'elaboratore e ad utilizzare autonomamente i programmi già pronti che la IBM mette a vostra disposizione.

Questo è solo l'inizio: venite a trovarci, anche per semplice curiosità, e finiremo di raccontarvi tutto sul nuovo 5120.

*Lire 14.228.500 è il prezzo di una configurazione media comprendente: unità di elaborazione con memoria di 32 mila caratteri e linguaggio di programmazione BASIC, due moduli a minidisco per una capacità di 2,4 milioni di caratteri in linea e una stampatrice bidirezionale a 80 caratteri per secondo. Prezzo della configurazione base: Lit. 12.807.000

IBM Italia
Gruppo Sistemi Centrali
Divisione Esibizioni

TRAGUARDO DI PARTENZA:

considerazione sui sistemi attualmente impiegati e proposta di un sistema alternativo

di *PIERLUIGI DURANTI*

Il traguardo di partenza costituisce un problema irrisolto che diventa sempre più pressante.

Le attese cui i concorrenti sono talvolta costretti dalle procedure relative al traguardo comportano, a dire il vero, una artificiosa interferenza nella attività di volo in gara. Per questo i piloti vedono questa fase del volo agonistico come un fastidio, una formalità da espletare appena possibile con un sospiro di sollievo prima di potersi concentrare interamente sul tema di gara.

Anche per chi deve dirigere la gara questo settore rappresenta una difficoltà. Creare malumore nei concorrenti non giova a nessuno e vanifica parte degli sforzi organizzativi ovviamente volti al miglior risultato.

Il meccanismo attualmente più diffuso (sistema Finestra-traguardo) ha più volte manifestato i suoi limiti sotto diversi aspetti e, sebbene sia tuttora impiegato anche ai Campionati Mondiali, sembra ormai destinato a scomparire, a giudicare dal crescente interesse che da più parti viene rivolto a sistemi alternativi.

Durante i recenti mondiali di Paderborn è stata organizzata una discussione sull'argomento e, sebbene si sia registrato un certo interesse per il sistema crono-fotografico (sistema Nietlispach, per intendersi) e per la «partenza simultanea» con o senza limitazione di quota, ne è emerso che il discorso sia ben lungi dall'essere esaurito. Le considerazioni che si intrecciano sul tema sono di natura economica, sportiva ed organizzativa, spesso legate a punti di vista soggettivi.

Anche noi italiani partecipiamo da tempo a questa attività di ricerca, con alterne fortune, ma pur sempre attivamente. Le esperienze della partenza simultanea, del radar, del traguardo di Pian di Rosce, indipendentemente dal risultato sortito, costituiscono indubbiamente la prova di un certo impegno rivolto alla soluzione del problema.

Personalmente ho sperimentato ed osservato a lungo i diversi sistemi, raccogliendo pareri qualificati di molti interessati, in Italia ed all'estero.

Come risultato di questa ricerca ho sviluppato un sistema alternativo che sembra promettente e che propongo in queste note, dopo una breve panoramica dei sistemi attualmente impiegati.

1) Sistema FINESTRA-TRAGUARDO CON LIMITE DI QUOTA

— La libertà di scelta del momento della partenza è buona, in generale, ma fortemente condizionata in situazioni critiche, che possono essere proprio quelle determinanti (es. condizioni meteo in evoluzione negativa, fretta di partire, ressa sul traguardo).

— La velocità di scorrimento del traffico difficilmente può andare oltre certi limiti, per motivi tecnici. Da qui la necessità, in competizioni di alto livello, di ricorrere a due linee di partenza, con notevole dispendio di mezzi e di energie.

— La procedura di prenotazione e di attraversamento deve essere accuratamente studiata e disciplinatamente osservata pena inefficienza, rallentamenti e nervosismo per commissari e concorrenti.

— L'organizzazione del servizio richiede persone molto esperte, pronte, affiatate ed allenate, requisiti non sempre facili da soddisfare. In particolare, affiatamento ed allenamento richiederebbero un periodo di rodaggio superiore a quello reso possibile dai pochi giorni di allenamento generalmente disponibili.

In ogni caso, anche a regime, il lavoro dell'equipe che controlla e regola il traffico è notevolmente stressante.

— Come aspetto negativo non va dimenticata la stretta dipendenza dal collegamento radio, con i ben noti rischi di intasamento, sovrapposizioni, interferenze, scherzi di burloni ecc.

2) Sistema di TRAGUARDO «TRADIZIONALE» con ausilio del controllo RADAR

— Dal punto di vista procedura vale quanto già detto in precedenza.

Le esperienze sino ad ora effettuate non sono state soddisfacenti per i seguenti motivi:

— Non si riduce il numero di persone necessarie, siano esse militari o civili.

— Con il tipo di Radar impiegato il ritmo dei passaggi è stato più lento di quello tradizionale e difficilmente può essere accelerato poichè, in ogni caso, la lettura del numero di gara ed i colloqui radio di prenotazione sono effettuati da uomini, come sopra.

— Si tratta pur sempre di un sistema la cui affidabilità è minore di quella umana (problemi di alimentazione, gruppi elettrogeni, temperatura ecc.).

— Radar di tipo diverso da quello sperimentato, non vincolanti ad agganciare un aliante per volta, potrebbero migliorare la cosa, fermo restando il problema della identificazione. Si parla di «trasponders» per il riconoscimento dei concorrenti ma i costi sono per ora inaccettabili (un piccolo apparecchio per palloni aerostatici costa infatti più di due milioni). Forse fra qualche anno se ne potrà riparlare, una volta accettato il principio di caricare sempre più l'aliante con sofisticate, complesse e costose apparecchiature elettroniche.

3) IL TRAGUARDO DI MONTAGNA (Tipo Pian di Rosce)

— Dal punto di vista sportivo ha la stessa filosofia di quello sul campo.

— Ovviamente non può essere messo a punto ed impiegato facilmente da tutti i Paesi; non tutti infatti dispongono di un «Pian di Rosce».

— Non sempre può essere utilizzato (vedi giorni di sottovento per vento da est o plafond basso). Questo aspetto è grave perchè annulla completamente il vantaggio, per l'organizzatore, di impiegare una équipe ridotta. Nei giorni NO, infatti, si è costretti a ripristinare improvvisamente la vecchia finestra, con grosse difficoltà per gli addetti al controllo, che si trovano privi di allenamento.

— Offre l'innegabile vantaggio di far lavorare le persone in un ambiente molto favorevole, al fresco, con ottima visibilità. Ne consegue una notevole efficienza, con ritmi di passaggi direi ineguagliabili per un sistema «a prenotazione».

— Nel caso particolare di Pian di Rosce il fatto di avere il terreno sotto a poche centinaia di metri implica una certa preoccupazione e la critica, peraltro fondata, che non sarebbe possibile tagliare il traguardo al di sotto dei 700 m. (Il codice FAI, ad esempio, boccherebbe questo traguardo per un Campionato del Mondo, proprio per questa ragione).

Sempre con riferimento a Pian di Rosce si deve anche tenere presente il problema della turbolenza, per cui è necessaria una certa limitazione nella velocità, per altro difficile da controllare.

Questi aspetti negativi potrebbero essere superati ricorrendo ad un'altra balconata; si tratta però di cosa non facile se si pensa ai numerosi requisiti logistico-operativi che il luogo deve soddisfare. (Deve essere raggiungibile da automezzi per il trasporto delle attrezzature senza il ricorso a sestri gradi o portatori sherpa; deve essere non troppo lontano, in una zona tranquilla che scoraggi i curiosi, orientato opportunamente ecc.).

Per concludere con i sistemi già sperimentati a Rieti, occorre sottolineare un problema che si sta manifestando sempre più frequentemente, in maniera preoccupante: l'affollamento nelle prime termiche dopo il taglio del traguardo. I plafond bassi e la tendenza ad inseguirsi ripetendo più volte la partenza, facilitata dall'attuale procedura e pubblicità data dalla radio, rendono il fenomeno più vistoso. Poichè viene chiamata in causa la sicurezza, diventa fondamentale, nello studio di sistemi di partenza alternativi, tenerne conto.

4) LA «PARTENZA SIMULTANEA»

E' certamente il sistema più rivoluzionario e più discusso perchè, togliendo al pilota la possibilità di scegliere il momento della partenza, introduce nuovi aspetti, positivi e negativi. Potrebbe, da una analisi superficiale, sembrare immediato che tutti si trovino così nelle stesse condizioni. In realtà i più veloci verrebbero in un certo senso parzialmente penalizzati dal fatto che, con la simultanea, aprirebbero la strada ai più lenti. In ogni caso, comunque, la capacità decisionale dei migliori viene confrontata alla pari quando, davanti, non c'è nessuno che possa servire da riferimento. Non è facile esprimere pareri sugli aspetti agonistici di questo tipo di gara perchè non è stato provato in competizioni con elevato numero di concorrenti. Dal punto di vista organizzativo è

ovvio che si riduca drasticamente il numero di persone richiesto. L'aspetto spettacolo ne viene esaltato perchè il primo ad arrivare è anche il vincitore della gara, ma in Italia siamo ancora troppo lontani dalle presenze di pubblico visto sulle tribune di Paderborn (!) perchè questo aspetto possa pesare in maniera significativa nella diffusione del nostro sport.

L'aspetto sicurezza, invece, va analizzato molto strettamente.

La «simultanea» con limitazione di quota e con molti concorrenti sarebbe a Rieti un rischio eccessivo. La liberalizzazione della quota di partenza, come recentemente sperimentato ad Alzate, riduce notevolmente i rischi di collisione. I concorrenti infatti partono a quote prossime a quella di plafond, rinunciando all'affondata; le velocità quindi risultano moderate, a tutto vantaggio della sicurezza. Resta tuttavia il problema dell'affollamento nelle prime termiche in giornate povere.

5) IL «FOTO-TIME»

(noto anche come sistema Nietlispach)

Per i pochi che ancora non lo conoscano, il sistema si basa sull'impiego di apparati fotografici che offrono la possibilità di impressionare, in un angolo del fotogramma, il tempo corrispondente all'istante della foto ed, eventualmente, di emettere un segnale elettrico. In abbinamento a barografi elettrici già disponibili sul mercato, è così possibile imprimere sulla cartina un segno corrispondente all'istante della fotografia e, quindi, consentire un controllo della quota a posteriori.

In questa maniera il concorrente deve soltanto scattare la foto di partenza sul traguardo, secondo una opportuna procedura simile a quella adottata per la foto-pilone, senza dover comunicare alcun messaggio radio.

Il sistema è già stato sperimentato soddisfacentemente all'estero, specie in Svizzera e Germania, con o senza limitazione della quota. (Il risultato positivo ottenuto ai Campionati Bavaresi 1981 ha condotto ad una proposta per l'adozione definitiva durante i Campionati di Germania. La cosa non è ancora del tutto accettata, ma è sostenuta dal 90% dei piloti tedeschi i quali, fra l'altro, sono ormai orientati ad abolire l'impiego della radio, consentendo soltanto l'uso di una data frequenza per i casi di emergenza).

— La libertà nella scelta dell'istante di partenza è massima.

— Elimina completamente la necessità di una équipe per il controllo delle partenze.

— Da un punto di vista sicurezza lo sgranamento dei concorrenti sul traguardo e la tranquillità con cui l'operazione viene svolta dal pilota riducono notevolmente il pericolo. Il tutto si riconduce ad una semplice foto-pilone sul traguardo, con minori preoccupazioni in termini di tempo, restando in ogni caso la possibilità di ripetere il passaggio.

Se si elimina la limitazione di quota, la sicurezza viene ulteriormente aumentata e non è più richiesto lo speciale barografo elettrico.

Gli innegabili aspetti positivi di questo sistema vengono moderati dalle seguenti considerazioni:

— il fatto che l'istante della partenza resti incognito agli altri concorrenti ed alle squadre è visto da alcuni come un lato negativo. Mi pare però che, lentamente e sulla base di alcune esperienze recenti, il partito di chi giudica la cosa favorevole si sta ampliando;

— l'aspetto economico non è trascurabile: si richiede infatti a tutti i concorrenti l'acquisto di una coppia di macchine fotografiche del tipo descritto, il cui costo è ancora elevato, data la scarsa richiesta.

(Mi pare si tratti, per ora, di cifre sull'ordine del milione di lire la coppia). Questa considerazione impedisce, per ora, la possibilità di imporre tale sistema ai nostri Campionati, specie se si tiene conto della fase ancora sperimentale in cui ci si trova.

— Viene da chiedersi (ma questo è soprattutto un parere personale) se sia giusto, da un punto di vista di filosofia generale, muoversi nella direzione di dotare l'aliante di apparecchiature sempre più complesse e costose, che fanno dipendere in maniera crescente dall'intervento di tecnici per manutenzione, revisioni, riparazioni etc.

— Un certo rischio sportivo viene introdotto dal fatto che, in caso di malfunzionamento degli apparati o di errata foto iniziale (ad esempio prima dell'apertura del traguardo) il concorrente non ne sia immediatamente informato (come dal «negativo») ma continui la sua gara. La cosa è comunque superabile se si attua una opportuna regolamentazione che introduca una certa penalizzazione in termini di tempo senza annullare la prova del concorrente sfortunato.

Dal punto di vista organizzativo occorre evidentemente potenziare il gruppo dei fotografi in modo da avere al più presto il risultato del controllo fotografico da cui, questa volta, dipende totalmente il calcolo delle classifiche.

I vantaggi dati dall'assenza del controllo di traguardo rende comunque trascurabile questa difficoltà.

6) La soluzione proposta

Il sistema è frutto dello studio accurato dei metodi sin qui descritti, delle esperienze personali ed altrui raccolte negli ultimi anni e dei pareri di numerosi concorrenti. Esso si basa sui seguenti presupposti:

a) consentire la massima libertà di scelta dell'istante di partenza, eliminando attese sul traguardo e la dipendenza da un contatto radio con i commissari a terra;

b) ridurre i pericoli di collisione derivanti da:

- eccessiva concentrazione del pilota sulla procedura;
- eccessivo nervosismo per attese, interferenze, coperture etc.;
- eccessiva velocità, scarsa visibilità nella eventuale richiamata;
- eccessivo affollamento nelle prime termiche;

c) ridurre (possibilmente eliminare) la dipendenza organizzativa da una equipe numerosa e addestrata per il controllo del taglio di traguardo;

d) non richiedere l'impiego di ulteriori apparecchiature di tipo elettronico in aggiunta a quanto già adottato sugli alianti o impiegato a terra; se possibile ridurre la dipendenza da radio, citofoni etc.;

e) essere adottabile da qualunque organizzazione di competizioni, sia in pianura che in montagna, cioè su qualsiasi aeroporto.

L'idea è analoga a quella del sistema FOTO-TIME, con la sola ma significativa variante che l'orologio da fotografare non si trova nella macchina fotografica bensì a terra, sul campo. La novità che rende possibile la realizzazione di questo gigantesco orologio sta nel fatto che esso viene aggiornato ad intervalli. L'intervallo di un minuto primo sembra essere un buon compromesso fra una accettabile discretizzazione del tempo e una pratica fattibilità. In pratica quindi il pilota vedrà un grande orologio costituito da cifre digitali, la cui indicazione varierà ad ogni primo.

Il pilota dovrà trattarlo come un normale pilone, cioè fotografarlo da un settore di corona circolare come fa normalmente. Il tempo indicato nel fotogramma così ottenuto indicherà quindi l'istante della partenza e sarà impiegato ai fini del calcolo della velocità.

La procedura di «taglio del traguardo» diventa, così, estremamente semplice: quando avrà deciso di «tagliare il traguardo» il concorrente si avvicinerà al «piloncino orario» in maniera da trovarsi nella posizione adatta alla fotografia quando il tempo è appena stato aggiornato. Dovrà quindi scattare e partire per la sua prova. E' tutto, per quanto riguarda il pilota.

Per poter rendere disponibile al più presto una classifica della prova, seppure provvisoria, verrà imposto al pilota di indicare l'orario della foto di partenza (cioè quello letto sull'orologio a terra) sul modulo di DICHIARAZIONE SORVOLO PILONI che, già ora, gli viene richiesto al termine del volo. Questo, insieme ad altre considerazioni, giustifica l'impiego di un vero orologio digitale e non di un sistema codificato, come da alcuni suggerito, sebbene quest'ultimo richieda un minore impegno organizzativo.

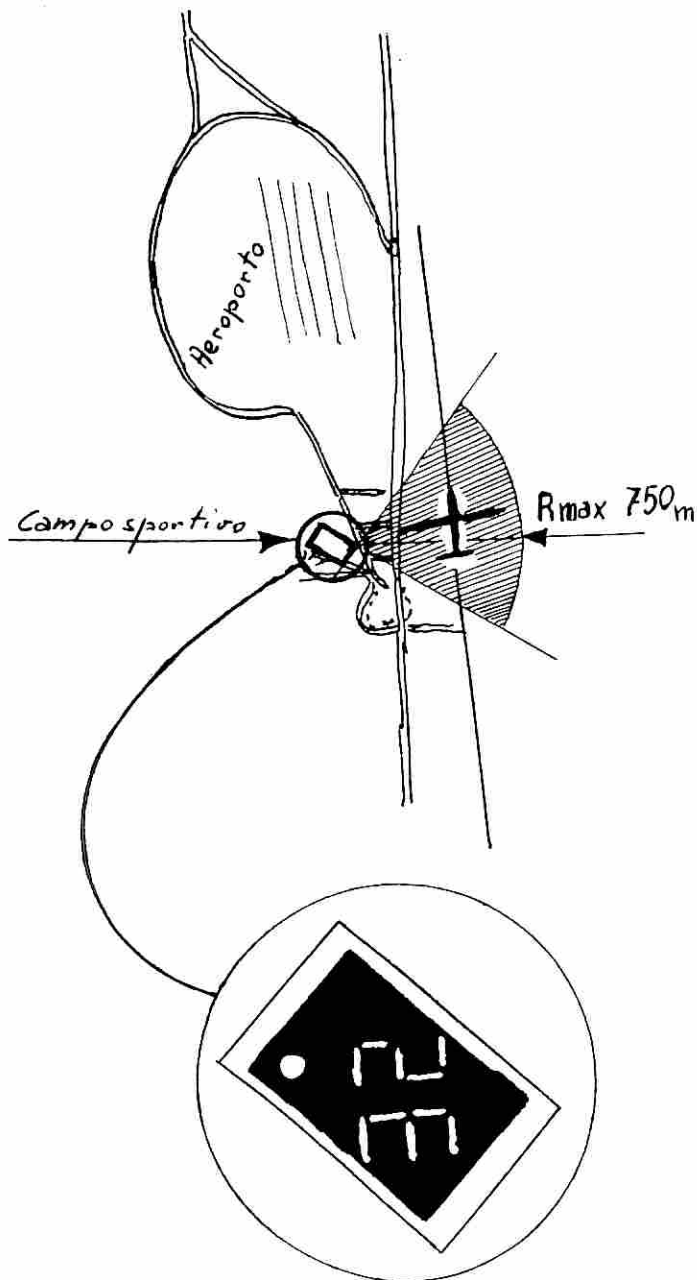
Nella descrizione sin qui fornita non si è ancora parlato di QUOTA. Questo è un problema puramente tecnico. Stiamo infatti lavorando per determinare fino a quale quota un orologio di ragionevoli dimensioni può essere leggibile nel fotogramma. La ricerca in corso è volta ovviamente allo scopo di permettere le quote più elevate. L'orientamento, infatti, è di imporre un limite di quota che sia tra i 1500 e 2000 metri, a seconda dei risultati che le prove in corso proveranno. Se dovremo imporre un limite di quota, impiegheremo un sistema di controllo rapido e preciso della fotografia, già preparato. Soltanto per casi di grave incertezza si ricorrerà al controllo alternativo via computer, che richiede un tempo leggermente più lungo.

Perchè un orologio digitale e non un sistema a codice? L'argomento è stato sviscerato a fondo e la conclusione favorevole alle cifre si basa sulle seguenti considerazioni:

— i concorrenti vedono l'indicazione effettiva del tempo, senza possibilità di confusioni, e la possono facilmente annotare;

— la velocità di lettura, per chi controlla le fotografie, è più alta e la sicurezza molto maggiore. Quando si lavora di notte ed i concorrenti sono 90 anche pochi secondi di differenza sono significativi;

— l'azionamento dell'orologio stesso può venire affidato a persone non particolarmente qualificate, dirette da un coordinatore/cronometrista.



L'impiego di cifre digitali permette un più facile controllo del regolare funzionamento.

Al fine di favorire i piloti nel «sincronizzarsi» con l'orologio a terra, stiamo studiando la possibilità di generare un breve segnale sonoro, su data frequenza, in coincidenza con l'aggiornamento delle cifre.

Per concludere, onde evitare confusioni, vorrei sottolineare che, il fatto di aggiornare l'orologio ad ogni primo (o comunque a dati intervalli di tempo), non co-

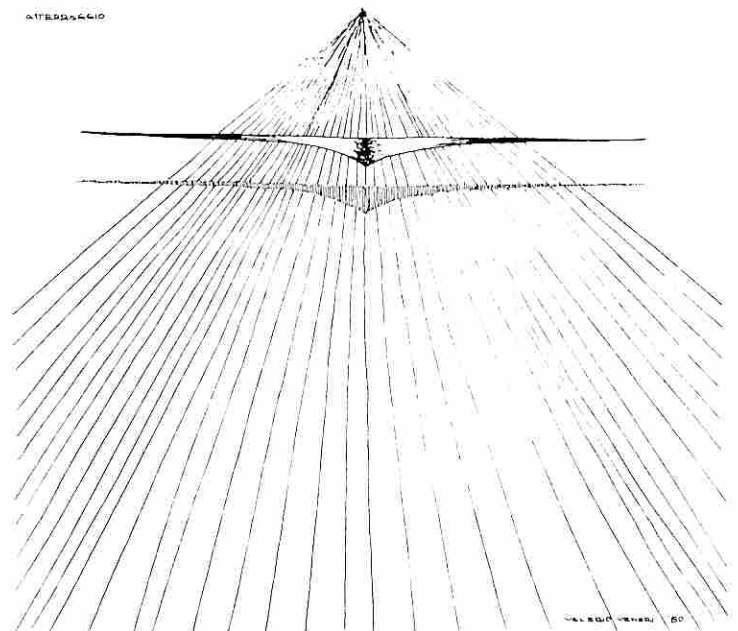
stituisce una **imprecisione** del sistema. E' ovvio che, se un pilota taglia il traguardo a metà fra un aggiornamento e l'altro, ad esempio, perde 30 secondi, ma la cosa avverrebbe ugualmente oggi se, tagliato il traguardo, egli si facesse un giretto in discendenza. La filosofia con cui vorrei che il sistema qui proposto fosse interpretato è quella di... partenze simultanee in serie. Se cioè il traguardo resta aperto due ore, noi diamo al concorrente la possibilità di effettuare 120 partenze simultanee, la cui partecipazione è a discrezione. Per i curiosi che fossero interessati a conoscere maggiori dettagli sull'orologio attualmente in fase di perfezionamento, posso anticipare le dimensioni di massima, dell'ordine di 30 m. x 20 m. per ogni cifra con spessore del lato di circa 2 metri.

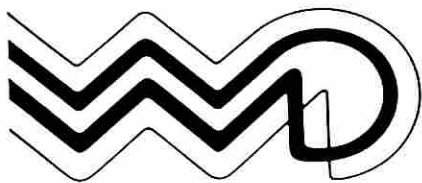
Sono in corso prove con speciali lampade che dovrebbero aumentare la quota massima ed, eventualmente, permettere di ridurre l'intervallo di aggiornamento dell'orologio.

Per concludere, riporto nella figura un piccolo schizzo illustrativo della procedura proposta; il settore circolare di 45° tratteggiato indica la zona da cui deve essere scattata la fotografia dell'orologio che qui, a titolo di esempio, è situato nel campo sportivo adiacente all'aeroporto, che si presterebbe particolarmente data la favorevole posizione.

ERRATA-CORRIGE:

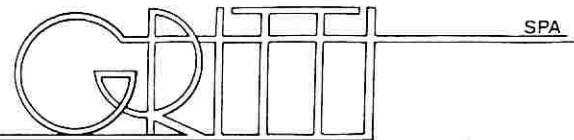
N. 148 - SET.-OTT. 1981 - pag. 287, prima colonna, 21° riga ... come se la massa d'ACQUA fosse cambiata. Perdonateci, si tratta ovviamente della massa d'ARIA.





Walter Dittel GmbH
Luftfahrtgerätebau

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



AG

SPA

I-39100 BOLZANO/BOZEN

Via Maso della Pieve 72 Pfarrhofstrasse

P.O. Box 89 - 90

Tel. 0471/940001 (5 linee)

Telex 400312 GRITTI I

FSG 60M

Il ricetrasmittitore ideale

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



FSG 60

- 720 canali disponibili senza i 4 canali memorizzabili.
- Altre caratteristiche come per FSG 60M.



FSG 50

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



GROB G 109

"LA MACCHINA DELLA LIBERTÀ"

**aggiungete
una nuova
dimensione
al volo**

**combinare con
questo magnifico
motoaliante
il piacere
del volo a vela a
decollo autonomo
con quello
del turismo aereo**

*chiamateci
per voli dimostrativi*

**GLASFASER ITALIANA
s.r.l.**

Via Ghiale, 3 - Tel. 035/612617
24030 VALBREMBO (BG)



GROB

- biposto a posti affiancati
- motore Limbach da 80 HP
- serbatoio da 80 litri
- elica bipala a tre posizioni
- avviamento elettrico
- ruotino di coda sterzabile
- freni a disco a comando indipendente
- altimetro
- indicatore di velocità
- tutti gli strumenti necessari per il motore
- pedali a posizione regolabile
- cabina riscaldata
- grande vano bagaglio
- poggiatesta e schienali regolabili

- ECCELLENTI QUALITÀ DI VOLO
efficienza 30:1
- ECONOMIA
13 litri/ora
- VELOCITÀ
200 Km/h
- GRANDE AUTONOMIA
1000 Km
- ROBUSTO E FINE
struttura completamente in vetroresina rinforzata
- SMONTAGGIO RAPIDO

CONSEGNE PRIMAVERA 1982

**GODETE DEL MEGLIO DEI DUE MONDI, LIBERTÀ' DI VELEGGIARE
... LIBERTÀ' DI VOLARE**

IDEALE PER L'ADDESTRAMENTO DEI PILOTI



Fig. 32 - 33

Nel 1963, dal 10 al 22 febbraio, si svolsero in Argentina a Junin i IX Campionati Mondiali vinti nella — classe Standard — da Hinz Huth (Germania Occidentale) su Ka-6 e in — classe Libera — da Edward Makula (Polonia) su Zefir.

Per questa occasione l'Argentina emise una serie di due francobolli (fig. 32-33) da 5,60 e da 11 pesos. Il primo raffigura un aliante di classe Libera stilizzato con ali bianche, fusoliera azzurra, contornato in nero, su fondo azzurro chiaro, l'altro raffigura un aliante con ali e impennaggi orizzontali rossi, fusoliera bianca, contornato in nero su fondo azzurro chiaro.

Sempre nel 1963, per ricordare il 25° anniversario della traversata delle Alpi effettuata dal pilota Oscar Bider, la Svizzera emise un bellissimo francobollo per — posta aerea — che era valido unicamente per il volo commemorativo del 13 luglio.



Fig. 34

Detto francobollo (fig. 34), del valore di 2 Fr. la cui pasta di carta contiene frammenti di fili di soia, raffigura un aliante con ala a gabbiano assimilabile ai tipi DFS fine anni trenta, in colore giallo ocra, con raffigurato sull'impennaggio verticale lo stemma della Svizzera (cro-

ce bianca in campo rosso) inquadrato in una macchia di cielo azzurro-bleu contornato da nubi argentee, mentre una pattuglia, composta da sei supersonici a freccia, materializza la propria scia disegnando archi intorno all'aliante.

Nel 1966 per il 40° anniversario della — Associazione Nazionale della Aviazione — (Turk Hava Kurumunun 40 YILI) la Turchia ha emesso una serie di tre francobolli da 60-90-13 Kurus. Il valore 90 K (fig. 35) raffigura un aliante azzurro in volo su uno sfondo giallo sfumato bruno con collocato sulla destra in alto lo stemmino circolare della T.H.K. con piccolo velivolo giallo su sfondo azzurro e corona circolare rossa.



Fig. 35

L'aliante sembrerebbe il tipo Ka7 «Rhönadler» biposto, progettato da Rudolf Kaiser nel 1957 e costruito dalla nota ditta tedesco-occidentale Schleicher in 511 esemplari dal '57 al '66; con un peso a vuoto di 285 kg, aveva una efficienza 26 ad 80 km/h raggiungendo una velocità di discesa di 0,85 m/sec. a 65 km/h con apertura alare di m 16.

La Cecoslovacchia nel 1967 ha emesso una serie di 6 valori dedicata all'aviazione. Il 30 haleru (fi-

il volo a vela nella filatelia

(5) a cura di Gian Luigi della Torre

gura 36) raffigura l'aliante «Celokovov Vetrón L 13» lilla e bruno chiaro su sfondo di cielo giallo con nubi grigie.

L'aliante meglio conosciuto come «Blanik L 13» è senza dubbio uno degli alianti per istruzione in tandem più diffusi nel mondo, sia orientale che occidentale, mentre come monoposto è un ottimo acrobatico.

Esso è idoneo per la scuola sia elementare, che per alte performances, come pure per il volo strumentale.



Fig. 36

Ne sono stati costruiti oltre 2.000 esemplari.

Il prototipo ha volato nel 1956, ma tuttora è un velivolo intensamente impiegato, grazie anche alla sua costruzione totalmente metallica che lo rende particolarmente robusto, resistente al tempo ed alla fatica.

Ha una apertura di 16,20 m, una lunghezza di 8,40 m, con peso a vuoto di kg 280 e può avere un peso totale al decollo di kg 500, con un carico alare di kg/m² 26,10.

Con il massimo carico ha un rapporto di planata di 1:29,50 a 89 km/h e con i flaps abbassati ha una minima di 54 km/h, mentre la minima velocità di discesa è di 0,78 m/sec. per una velocità di km/h 80. La velocità max ammissibile in traino è di km/h 140 e la velocità massima in picchiata è di km/h 240.

(continua)

Chiaralba

tintoria meccanica moderna s. p. a.

Sede Legale COMO - Cap. Sociale L. 210.000.000

22100 COMO - CAMERLATA

Via 1° Maggio, 14 - Tel. 031/501849



LAVORAZIONI PER CONTO TERZI

TINTURA,
INCANNAGGIO
E TORSIONE DI FILATI

- ★ Seta naturale
- ★ Bemberg
- ★ Shantung e Fiocchi
- ★ Acetato
- ★ Viscosa
- ★ Sintetici

sales

S.p.A.

Via Chivasso 5 - ☎ 959.38.17 - 959.14.85

10096

LEUMANN

(Torino)

● **BUSTE:**

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

● **BUSTE TEXSO:**

Rinforzate con fili di nylon e con polietilene.

● **ETICHETTE:**

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

ORO, INCENSO E MIRRA AL BRIEFING DI BOLOGNA

17 febbraio 1959: Briefing numero UNO delle DUE Torri, ai TRE Galli d'Oro e tanti altri galli da combattimento tra i centoundici bellicosi presenti.

29 novembre 1981: Briefing numero 24 delle Due Torri, da Nonno Rossi e tanti altri nonni canuti, distinti e cortesi, accompagnati — fortunatamente — da qualche nipote.

Un'orgia di fair play.

Qualche altra sostanziale differenza:

— l'Ae.C.I. allora ci considerava dei fuorilegge, oggi ci onora con la partecipazione attiva del suo Presidente;

— allora i singoli casi sciorinati disordinatamente sollecitando vendette, oggi un'attenta e smalzata regia ci accompagna alla tavola imbandita;

— ieri un continuo lancio di invettive verso l'ente centrale, oggi una litania di incensamenti.

Bene o male, il volo a vela in Italia è stato fatto dai volovelisti, ed è questo un grosso successo.

Siamo riusciti a superare gli sbarramenti della forza centrale, abbiamo ottenuto spazio e credibilità. Ci siamo imposti programmi e li abbiamo in gran parte realizzati. Oggi il nostro operare è condiviso da altri importanti enti che non ci lesinano il loro aiuto.

Abbiamo attenuato le nostre diatribe campanilistiche, abbiamo operato per la creazione di un aeroclub centrale che, sebbene molto oneroso, dovrà costituire il trampolino di lancio del volo a vela italiano in campo europeo e mondiale.

Sono quindi logiche e giustificate le sostanziali differenze evidenziate nel corso dei ventiquattro briefings e buona parte del merito per questi cambiamenti va proprio al Briefing stesso, che ha permesso le discussioni e le analisi del nostro operare.

Naturalmente non dobbiamo illuderci che tutto vada per il meglio. Tutt'altro. Molto, moltissimo c'è da fare: per tutti ed a tutti i livelli.

E' però opportuna anche una pausa di riflessione, per dare a Cesare quel che è di Cesare, per poi ripartire verso nuovi piloni che forse un giorno ci porteranno in vista del lontano traguardo.

E veniamo alla cronaca.

Sono presenti l'Avv. Baracca, il Dr. Albera, l'Ing. Guagnellini, il Consigliere Federale Piludu, il Presidente della Commissione di Specialità Vergani, il Direttore dell'Aeroporto Civile ed i rappresentanti di Civilavia.

Sono anche presenti i piloti del volo a motore che — dopo il saluto di Sandro Serra e del Presidente Baracca — continueranno i loro lavori in altra sala.

La prima relazione è di Piludu e riguarda l'attività volovelistica del 1981 ed i programmi per il 1982. Piludu evidenzia l'importanza e l'entità dei contributi CONI che consentono di incentivare l'attività sportiva e di aiutare i centri di alta performance.

Per la statistica le ore volate nel 1981 superano le 40 mila e la media per aliante sale a circa 200 ore/anno. A Rieti si è volato per oltre 10 mila ore, a Calcinante ed a Valbrembo per 5 mila cadauno, a Roma per 3 mila ed all'Aquila per 1500.

Mancano — e li sollecita — i dati degli altri clubs che svolgono attività volovelistica.

Piludu chiude la sua relazione ricordando la notevole attività didattica di Foligno che nel 1982 intende portare la sua «scuola itinerante» anche in Sardegna.

Serra completa la relazione leggendo il Calendario sportivo 1982.

Le eventuali obiezioni non trovano spazio per il rapido contropiede di Vergani che annuncia le composizioni della squadra italiana agli Europei '82 ed ai Mondiali '83. (Vedere più avanti il verbale della Commissione di Specialità).

«Siamo solo degli amministratori» è l'esordio di Marco Gavazzi che illustra l'attività dell'Aeroclub Centrale che presiede.

L'attività di volo è stata di oltre 10 mila ore e precisamente: 3229 con gli alianti in dotazione, 2448 con alianti di altri clubs, 129 con traini di terzi e 4413 nel corso dei Campionati nazionali.

Si sono effettuati 14 stages con 155 piloti che hanno conseguito 57 prove d'argento (21 durata, 19 quota, 17 distanza), 3 d'oro per i 300 prefissati, 4 diamanti per la distanza e due per la quota.

Considerata la latitanza dei piloti nazionali, i risultati degli stages hanno del miracoloso.

E' la volta di Riccardo Briigliadori che vorrebbe si quantificasse il contributo ai brevetti per permettere bilanci locali più oculati.

Informa che la famosa Coppa d'Argento di 1 Kg verrà messa in palio per l'ottava edizione dei Colli Briantei.

Accenna poi ai problemi dei deltaplanisti che avendo avuto il loro riconoscimento devono inserirsi nell'ambito degli aeroclubs.

Dalla Becker una nuova frontiera degli apparati per il volo a vela



L'apparato per il volovelista che vuole più di una semplice trasmittente

Il nuovo Becker AR 2008/25A vi mostra
quante possibilità, avete:

CANALI

720 canali, di cui quattro memorizzabili
e richiamabili tramite pulsantiera.

CRONOGRAFO

Cronografo integrato per calcoli
di valori medi di salita o velocità.

TENSIONE BATTERIA

Indicazione precisa della tensione
della batteria.

TEMPERATURA ESTERNA

Indicazione della temperatura esterna
o, per i motoalianti, della temperatura
del motore.

Tutte le indicazioni compaiono sull'indicatore
a cristalli liquidi a forte contrasto.

BECKER
FLUGFUNK
Avionics made in Germany

**Garanzia due anni
per tutta l'avionica Becker**

GLASFASER ITALIANA

Via delle Ghiaie, 3
24030 VALBREMBO (BG)
Tel. (035) 61.26.17

Il Presidente Baracca interviene precisando che la situazione riguardante i deltaplanisti è piuttosto delicata. I lavori della Commissione vanno a rilento, anche per qualche malinteso con Civilavia.

L'Ae.C.I. continuerà ad operare perchè si crei una normativa che permetta poi il rilascio dei brevetti e lo svolgimento di una più ampia attività nei limiti della sicurezza.

Serra coglie l'occasione per ricordare che anche la normativa per la formazione degli Istruttori di volo a vela è giacente da un anno presso Civilavia. Un grosso applauso accompagna la precisazione che non si capisce perchè un istruttore di volo a vela debba essere titolare di un brevetto di volo a motore.

Poltronieri dell'Ae.C. di Foligno ringrazia il Presidente Baracca ed il C.F. Piludu ma vuole anche ricordare agli stessi che il fine principale dell'Aero Club d'Italia è la divulgazione e ritiene che si debbano considerare prioritari i problemi dell'attività didattica.

Anche Carmassi del Centro Toscano sollecita maggiori incentivi per le scuole che devono poter operare anche sulle aviosuperfici.

Tocca a me ricordare che al Briefing dello scorso anno la situazione della rivista era chiara: cessavamo le pubblicazioni per mancanza di fondi, il bilancio del 1980 si sarebbe chiuso con un deficit di 12 milioni e mezzo.

Le cose sono andate diversamente: il disavanzo infatti è stato di 13 milioni e 469 mila lire, ma il Presidente Baracca aveva compreso (molto più rapidamente della Commissione di Specialità) la validità di VOLO A VELA ed aveva disposto per la sottoscrizione di un congruo numero di abbonamenti per il 1981. Permettendo in tal modo di continuare la pubblicazione, aumentando la diffusione e quindi la propaganda e nel contempo riducendo il costo unitario per la maggior tiratura (che purtroppo rimane sempre troppo modesta ai fini di una sensibile riduzione dei costi).

E' quindi mio dovere ringraziare l'Aero Club d'Italia, tutti quelli che mi hanno scritto incitandomi a proseguire, l'Aero Club di Foligno per gli abbonamenti, gli amici di Valbrembo per le pagine di pubblicità ed ultimo ma non ultimo il Centro Studi del Volo a Vela Alpino — l'Editore di VOLO A VELA — per i disavanzi che ha coperto e per quelli che coprirà!

Chiudo il mio intervento invitando la Commissione di Specialità ad avere il coraggio — raccolto anche il parere favorevole dei presenti — di disporre affinché almeno l'1% delle somme erogate per il volo a vela sia destinato a pubblicazioni od a materiale audiovisivo riguardante la «sicurezza».

Il Presidente Baracca ha parole di plauso per VOLO A VELA che continuerà ad aiutare con gli abbonamenti. Precisa inoltre che l'argomento sicurezza lo trova quanto mai disponibile in quanto, oltre a

rappresentare un fattore determinante nell'attività, rappresenta anche un notevole fattore economico in quanto consente notevoli economie in premi assicurativi. Una Commissione dell'Ae.C.I. sta lavorando con l'A.M. per la prevenzione degli incidenti. Altre importanti iniziative sono in corso e sarebbe opportuno che VOLO A VELA contribuisse alla diffusione di tutto quanto viene discusso in proposito. In tale campo c'è da fare per ben più dell'1% (Lo considero un incitamento anche se forse voleva essere un rimprovero - N.d.R.).

E' poi un susseguirsi di rapidi interventi che penso di poter sintetizzare così:

Serra: sicurezza del volo e istruttori.

Orsi: sono preoccupato del troppo successo, bisogna riflettere sul come gestirlo. E' una storia di leaders e di managers che con la magna charta passano dal francescanesimo al rinascimento ed abbiamo bisogno di uomini.

Paglia: ricordiamoci che dentro i clubs ci sono le formiche, a loro sono dovuti i successi.

Serra: operare in silenzio è la nostra forza (è proprio per questo che bisogna riformare il traguardo di partenza! - N.d.R.).

Lora: i «culi» ci sono, diteci dove bisogna darli.

Vergani: verrò e vi guarderò negli occhi!

Poczek: sicurezza del volo e organizzazione A.M. (hanno il nome sul casco!).

Capoferri: sembra la sagra dell'incenso. In effetti l'Ae.C.I. funziona. Per i deltaplanisti è meglio sentire il loro parere. Scuole: meglio poche ma buone. Rivista: ha funzionato bene. Squadristi (per i mondiali): sarebbe opportuno cercarli tra i clubs.

Piludu: è doveroso ricordare la figura di Gallo Orsi recentemente scomparso, la sua personalità e la sua opera insistente per migliorare la nostra attività.

Serra (a sorpresa): non c'è più nessuno che vuole parlare. Nel pomeriggio ci sarà una riunione con gli Istruttori. Grazie a tutti e buon appetito!

Un Briefing inconcludente? Non direi proprio, forse insolito, forse troppo breve considerata la trasferta. Noi l'abbiamo continuato al ritorno — sul pulmann — e debbo ammettere che qualche argomento valido era stato dimenticato.

Si è comunque parlato di didattica e di scuole e di sicurezza, tutti argomenti importanti che dobbiamo sempre tenere nella dovuta evidenza.

Del Calendario ne parleremo a posteriori. Dopo la si sa sempre più lunga.

R. S.

Una nuova frontiera



Il più piccolo ed economico
apparato della Becker
è a vostra disposizione

L'AR 2008/25B con l'indicatore
a cristalli liquidi,
offre al volovelista la più moderna
tecnica digitale
con la rinomata elettronica Becker

 **BECKER**
FLUGFUNK
Avionics made in Germany

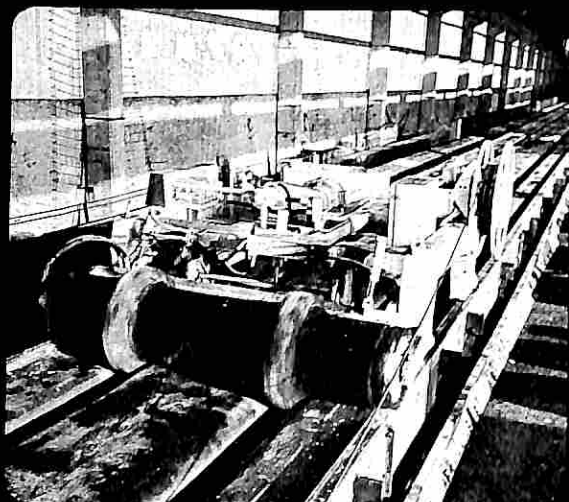
**Garanzia due anni
per tutta l'avionica Becker**

GLASFASER ITALIANA
Via delle Ghiaie, 3
24030 VALBREMBO (BG)
Tel. (035) 61.26.17

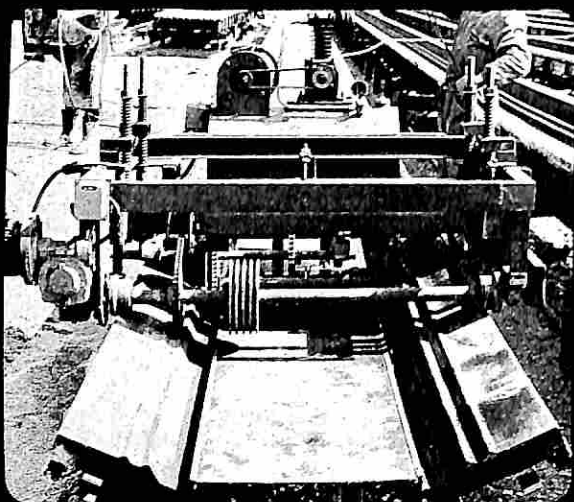
la spazzola

impianto e macchina
costruiti dalla Ditta
BIANCHI CASSEFORME
Parma

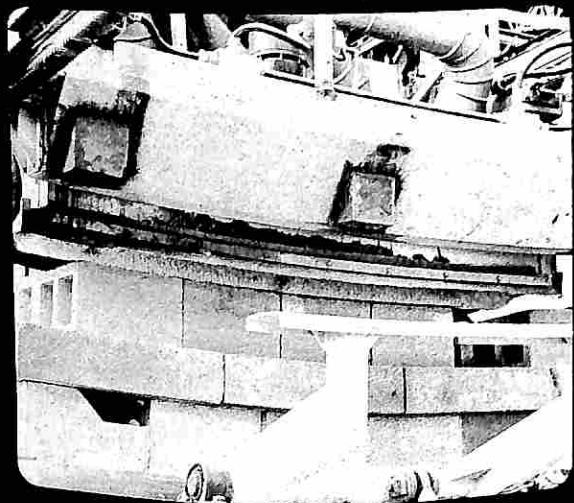
*per la pulizia
dei casseri per travi
in C.A. precompresso*



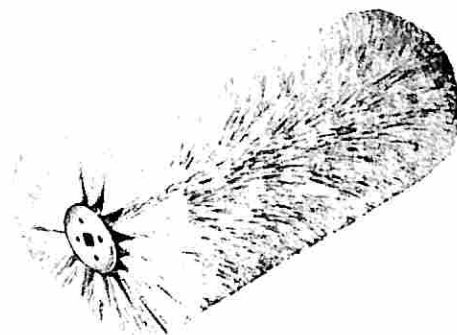
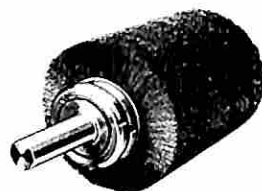
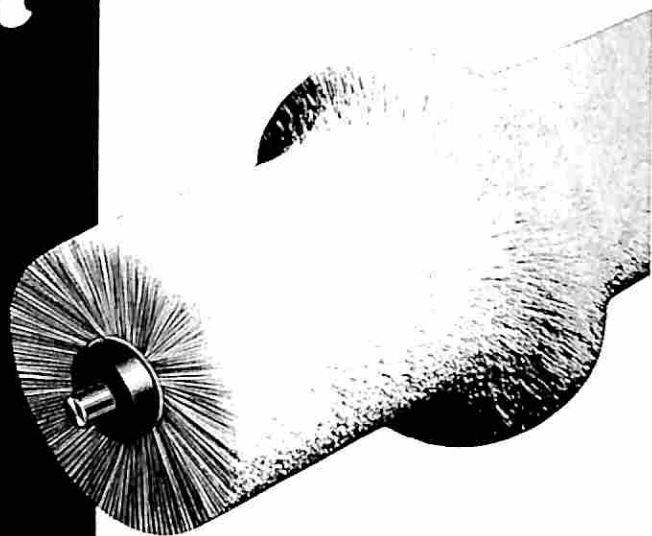
*per la pulizia delle
baste di getto solai in
cemento + polistirolo*



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



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



fit società
italiana
tecnospazzole

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

I lavori della Commissione di Specialità

VERBALE N. 24

Bologna, 28 novembre 1981, ore 15,30.

Presenti: Galli, Gritti, Serra, Spelta, Vergani;

Invitati: Guagnellini, Duranti, Piludu.

O.d.G.: Selezione squadre italiane per Campionati Europei e per Campionati Mondiali;
Varie.

1) La Commissione propone per i Campionati Europei 1982 i signori:

L. Briigliadori, G. Perotti, W. Vergani, V. Colombo, L. Urbani, R. Manzoni; riserve: M. Gavazzi, R. Monti.

Propone per i Campionati Mondiali 1983 (Argentina) i signori:

L. Briigliadori, W. Vergani, V. Colombo, L. Urbani, R. Monti, R. Manzoni.

Mentre la proposta per i Campionati Europei si intende definitiva, per quanto riguarda i Campionati del Mondo l'indicazione è di massima, per quanto disposto nel regolamento indicato con verbale n. 20 del 10 luglio 1981. La selezione definitiva avverrà a fine agosto 1982, con indicazione dei quattro piloti e delle due riserve proposte. Nel contempo, sciogliendo il riserbo adottato al fine di non influenzare le votazioni dei dodici elettori/candidati, indica qui sotto i punteggi raggiunti nelle varie competizioni dai dodici medesimi piloti:

Perotti (172) - Briigliadori (170) - Vergani (144) - Serra (122) - Piludu (120) - Gavazzi (118) - Manzoni (112) - Villani (112) - Gritti (112) - Monti (110) - V. Colombo (98).

2) Varie.

a) Campionati Europei di Classe Club. La Commissione propone l'invio alla competizione, che si terrà in Germania, i seguenti piloti: Avanzini, Bertocini, Stefano Ghiorzo, Alessandro Villa. Poichè il regolamento consente l'iscrizione di altri due piloti per nazione, per un totale di sei complessivi e poichè la data di chiusura delle iscrizioni è il 15 gennaio 1982, si propongono i signori G. Galetto e Marco Pronzati, riserva Paolo Fraenza, quali partecipanti aggiunti. La Commissione propone di conseguenza di aumentare da L. 13.340.000 a L. 20 milioni lo stanziamento a tal fine previsto precedentemente utilizzando i residui attivi CONI citati nella lettera da esso scritta (n. 7468, disponibilità di L. 180.500.000).

b) A valere sempre sui precitati residui attivi CONI la Commissione chiede inoltre:

— di aumentare da L. 42 milioni a 62 milioni lo stanziamento previsto per l'organizzazione Campionati Europei 1982 (cap. 52) essendosi verificate necessità di spesa superiori a quelle precedentemente preventivate e che già avevano messo in imbarazzo l'Organizzatore;

— di aumentare da L. 177 milioni ai precedentemente richiesti 194.840.000 lo stanziamento per l'attività sportiva 1982 (cap. 41) considerato che la cifra esposta nel preventivo '82 era calcolata al minimo e che quindi non consente risparmi; tenuto altresì conto che essendo la competizione in gennaio ben poco delle spese può essere rinviabile all'esercizio 1983;

— di aumentare da 10 milioni di Lire a 20 milioni lo stanziamento per i corsi istruttori (cap. 44) al fine di acquisire materiale didattico sufficiente e di migliorare le strutture necessarie allo scopo;

c) Per quanto concerne l'acquisto di due alianti biposto da performance da destinare all'ACCVV utilizzando fondi CONI all'uopo finalizzati, tenuto conto delle disponibilità, la Commissione propone l'acquisto di due alianti Janus B (18,2 metri di apertura, fibra di vetro) che rappresentano quanto di meglio possa essere acquistato per lo scopo da raggiungere, essendo alianti di performance superiore — seppure di non molto — a quella dei Twin Astir, pur presentando maggiore comodità per l'istruttore di performance e maggiore semplicità d'uso — specie nelle manovre a terra — a causa della ruota fissa. In via subordinata, e solo nel caso che le consegne della ditta Schempp-Hirth siano eccessivamente lontane, si consiglia l'acquisto di due Grob G-103 Twin 2° che è la versione migliorata dell'ormai noto Twin Astir. La spesa degli alianti Janus dovrebbe essere non superiore ai 70.000 DM (DM 80.000 incluso strumenti) mentre quelle del G-103 Twin 2° sono di DM 58.410 cadauno (DM 70.046 incluso strumenti). Carrello trasporto su strada ed ossigeno verranno forniti dalla Glasfaser Italiana.

d) La Commissione propone di includere nel Piano Contributi e Stanziamenti 1982 presentato con verbale n. 22 del 12 settembre 1981 la spesa di L. 22 milioni per acquisto paracadute, togliendo la voce di cui al paragrafo «j» di L. 116.000.000 in quanto stanziamenti compresi nei finanziamenti CONI annuali per l'organizzazione Campionati del Mondo 1985.

e) La Commissione approva il preventivo inoltrato dall'ACCVV per l'organizzazione dei Campionati Italiani 1982 comportante una spesa di L. 115 milioni con entrate previste per 28 milioni e contributo Ae.C.I. di L. 87 milioni. Approva altresì l'aumento delle tariffe sia di associazione (L. 15.000) che dei servizi: Traini, elevati a L. 12.000 e 16.000 (quote di m 700 e 1000 rispettivamente); affitto aliante (8-16-32.000 fino a 30 minuti, 60 e 120, gratis successivamente; Stages iscrizioni a L. 100.000 e 70.000 (senza aliante e con aliante proprio).

f) La Commissione propone l'aumento del contributo all'ACCVV ad 80 milioni dagli attuali 70 per consentire la copertura almeno parziale delle maggiori spese per assicurazione Corpo ed RCT dei nuovi mezzi in dotazione.

Il Presidente
Walter Vergani

- **DAI**
UNA MANO ALLA TUA RIVISTA
 - **FAI**
PUBBLICITÀ SULLE
-

**PAGINE DI
PAGINE DI
PAGINE DI**

**VOLO
A
VELA**



- **SAI**
QUANTA SIMPATIA
ACQUISTI.....
CON POCA SPESA?

ASPETTIAMO LA TUA INSERZIONE!

**RIVOLGITI A NOI
OD ALLA REDAZIONE TERRITORIALE
PIU' VICINA**



ARGENTINA '83

(Come vedete disponiamo già dell'insegna riguardante i Mondiali del 1983 in Argentina.

Forse dal prossimo numero riusciremo a disporre anche dell'insegna degli Europei del 1982 a Rieti).

Appunti di viaggio

Argentina, 29-11 - 25-12-1981

di ANGELO ZOLI

Partenza da Roma con Alitalia - DC 10 - Dakar dopo 7 ore di volo. Sosta tecnica di un'ora. Buenos Aires dopo 8 ore di volo.

Il noto volovelista italo-argentino Bruno Orazi mi offre ospitalità nei pressi di Buenos Aires per i primi giorni che servono per andare alla Forza Aerea per la convalida del Brevetto (come in Italia) molta carta e prova in volo.

Un volovelista del Club Albatros (di Buenos Aires) il sig. Atilio Persano mi aiuta a stilare un programma di visita ai club volovelistici che mi interessano.

Prima tappa sarà il club di Adolfo Gonzales Chaves (che sarà sede dei premondiali 1982 e mondiali nel gennaio 1983). Dista da Buenos Aires 450 Km via terra che compio in auto in quattro ore e trenta.

Giornata post-frontale per tutto il viaggio il cielo resterà costellato di cumuli che stimo a 1500 m. Terreno piano agricolo e pascolo. Tutto recintato. Strada nazionale (Ruta 3) buona e veloce per poco traffico.

Adolfo Gonzales Chaves (11.000 abitanti) è un piccolo paese di pianura a supporto dell'agricoltura; esiste una grossa comunità italiana. Tutti gli abitanti sono in qualche modo legati al club di volo a vela che quest'anno festeggia il 50° anniversario della fondazione. Di detto paese è anche il pilota dell'equipo nazionale Mario Reynoso il quale mi metterà a disposizione il suo Kestrel 19. In preparazione dei Campionati 82 ed in prospettiva dei mondiali 83 fervono lavori di preparazione fra i quali la costruzione di un'aviorimessa di 45 x 30 che servirà da mensa e sala briefing; in uno dei due hangar esistenti si stanno preparando gli uffici per la direzione di gara (l'altro sarà adibito ad officina). E' stato montato un prefabbricato in legno che servirà al servizio meteo. Sono stati installati due serbatoi per acqua nella zona parcheggio aliante. Oltre a dette infrastrutture esistono: due campi da tennis, una piscina, giochi per bambini,

un bar ristorante, servizi igienici e doccie in buon numero. Il tutto «affogato» in un bel parco verde costituito da eucaliptus, pini e abeti. (L'aero club a motore dispone di due piccole palazzine e un buon hangar).

Le piste erbose sono due a X di 2000 x 200 metri, più raccordi ecc. Il club dispone di 1 Blanik, 1 Maise, 1 Ka 6 CR, 2 St. Cirrus, 1 Jantar St. e un Kestrel 19 privato. Da traino ci sono: uno Stirman (biplano nord-americano piuttosto vecchio), un Rauquel 180 e un Aero Boero 180. Soci piloti in attività una trentina, ore di volo a vela 1000 annue.

Accoglienza a dir poco favolosa (quale primo straniero «di rango» arrivato in paese). Famiglia italiana mi dà ospitalità per 10 giorni. Intervista alla televisione locale, articolo sul giornale. Ricevimento ufficiale in municipio. Inviti a cena a non finire.

Finalmente riesco a fare un volo con il Kestrel 19 di Reynoso, la giornata non è eccezionale. I volovelisti locali programmano un triangolo di 100 Km che chiudono a 80 Km/h. Io preferisco andare un po' più a W verso la Sierra della Ventana dove i cumuli sono più alti. Totale 140 Km fotografati.

Termiche secche nella zona dal campo fino a 1700 m. 2500 m nella zona di Pringles dove ci sono dei bellissimi cumuli umilis. Giornata con molto vento 35 Km/h da W e poi da SW (brezza di mare in coda per la pianata finale). Tutta la zona dei campionati è pianeggiante salvo la Sierra della Ventana (a W 100 Km) e la Sierra di Tandil (a Est 100 Km). Fra queste due sierre si insinua la brezza di mare proveniente da Sud ed arriva molto spesso anche sul campo verso le 17-18.00.

Non esistono problemi di atterribilità. (Localmente effettuano recuperi aerei). Le strade sono asfaltate, quelle nazionali e provinciali, le altre tutte di terra (polverose a secco, pantano dopo la pioggia). L'attività di volo si svolge solo al sabato e domenica (come in tutti i club argentini). Per molte ragioni, che è inutile descrivere, non ho fatto altri voli in questo club. Ho visitato la città di Mar del Plata. Città turistica di 500.000 abitanti, molto bella. Niente volo a vela perchè è città di mare. Dopo aver gironzolato per tutta la provincia di Buenos Aires metto le tende a San Andres de Giles (100 Km a W di Buenos Aires) sede del Club Albatros.

Da qui un venerdì, assieme al pilota dell'equipe argen-

tino Jorge Riera, si fa un salto al club di Pergamino per inaugurare una gara di volo a vela. Anche qui ottima accoglienza; volo di sondaggio con Blanik. Intervista alla radio.

Consistenza del Club di Pergamino: 2 St. Cirrus, 1 Jantar St., 1 Blanik, 1 aereo da traino. Privati: 2 Cirrus St., 1 ASW 20. Club molto bello, tutto nuovo e pulito.

Il Club Albatros è sorto nel 1930 a Merlo (periferia di Buenos Aires) dove vola fino al 1974. Viene quindi trasferito (per ragioni di traffico aereo) a S. Andres de Giles dove si trova attualmente. Soci 200 circa con 80 in attività di volo. Il club dispone di 14 alianti: 2 IS 28, 1 Blanik, 2 Schweizer 2/22, 2 Ka 8, 1 Ka 6, 1 Pirat, 1 Phoebus 15, 1 Phoebus 17, 2 St. Cirrus, 1 ASW 20. Aerei da traino: 2 Stirman (biplano), 1 Belanca, 1 Aereo Boero e 1 Vericello. Gli alianti privati sono 17: 1 Maise, 5 St. Cirrus, 2 Jantar St., 2 Jantar libera, 1 Spid Astir, 3 ASW 20, 1 Janus, 1 Nimbus 2, 1 Libelle H 301, 1 motolante PIK 20 D. Brevettano 20-30 allievi all'anno.

I piloti più facoltosi si sono costruiti delle piccole abitazioni, in muratura o in legno, per passarvi il fine settimana. Ci sono molte strutture, aviorimesse, bar, mensa, piscina, 50 posti letto con servizi e docce in camerette. E' il più grosso club di volo a vela argentino ma se si tiene conto che la capitale e dintorni contano 12 milioni di abitanti, non è granchè. In questo club ho provato l'IS 28, biposto in tandem, metallico, di costruzione rumena, con flaps anche negativi. Buona macchina per transizione alle macchine in plastica, buona coor-

dinazione di comandi, pilotaggio gradevole, spazioso nei due posti. Performance limitate, a mio avviso, poco più di un Blanik. Questa macchina è abbastanza diffusa, quasi tutti i club la usano.

Ho visitato anche un altro club, Tres Arroyos, a 40 Km a SW di A. Gonzales Chaves. Club di volo a vela di recente costituzione con 5 alianti moderni così come l'aereo da traino. Potrebbe essere una sede per eventuali pre-allenamenti in funzione dei mondiali, ma soffre troppo di «brezza marina».

Il mio viaggio in questa buona terra di Argentina finisce a Buenos Aires. Grande città, metropoli di 12.000.000 di abitanti con i suoi dintorni. 30.000 taxi ecc. Traffico svelto, grandi strade a senso unico (così come in tutti i paesi e città argentine). La macchina nazionale Ford «Falcon» 3000-3600 c.c. Benzina 300 lire al litro; favorevole il cambio per la lira (1 lira = 10 pesetas). Si mangia con 3.000-10.000 lire; si dorme con 3.000-12.000 lire; la carne a 4.000 lire; caffè 350. Radio, tv, elettrodomestici come in Italia; cuoio e lana a buon mercato.

Il 23 dicembre è stato insediato un nuovo governo con presidente il Generale Galtieri, magari cambia qualcosa.

Il volo a vela in Argentina è molto diffuso, quasi ogni città o paese ha un club di volo a vela ma, a loro giudizio, si vola poco e male. Auguri per un miglioramento.

E grazie a tutti per l'ospitalità e la collaborazione riservatami.

Angelino

Ultimissime dal Sudamerica.....

*Servizio speciale di
Alvaro de Orleans Borbon*

Il giorno 21 gennaio u.s. De Orleans mi ha telefonato da Caracas (Venezuela) per comunicarmi le ultimissime del Campionato Argentino. Per urgenti motivi di affari è stato costretto a lasciare Gonzales Chaves la sera del 20 gennaio, quando mancavano ancora tre giorni alla fine del Campionato. A tale data era primo assoluto tra tutti i concorrenti, con 300 punti di vantaggio sul secondo. Mi ha comunicato che le condizioni meteorologiche sono state eccezionali grazie... alla siccità. Non piove da qualche mese!

Sino al 20 gennaio sono stati disputati quattro triangoli superiori ai 300 Km, un'andata e ritorno di 520 Km, un triangolo di oltre 500 Km ed un altro di 760, che hanno compiuto in 13 concorrenti.

Durante la disputa del triangolo di 760 Km è successo

un caso strano: al briefing il direttore di gara ha letto un mio messaggio augurale, nel quale immaginavo una situazione postfrontale di Pampero e formulavo la seguente previsione: vento al suolo 15 Km/h da SW con 30 Km/h a 2.000 metri, base teorica dei probabili cumulus humilis. Partenze alle ore 10,30 con possibilità di veleggiamento fino alle 19,30... Bueno, al meteorologo non è restato altro da dire che il vento era un po' più vicino ad W... e che tutto il resto «aderente al mio pronostico augurale». Tema del giorno: Triangolo di 760 Km (questo tema di gara l'han scelto loro!). Io, forse, avrei dato prudentemente soltanto 500 Km... perchè non sapevo nulla della siccità.

Oh!... guardate che non ho scherzato! Me lo ha telefonato Alvaro da Caracas!

Non appena riceverò altre notizie vi sarò tempestivamente preciso. Ah, dimenticavo di dirvi che il francese Rantè il 20 gennaio era secondo degli stranieri. Ora, forse, sarà primo!

Plinio Rovesti

TUTTO PER L'ALIANTE

Strumenti a capsula

Winter e Bohli

Bussole

- Schanz
- Bohli
- Airpath

Variometri elettrici

Westerboer e Cambridge
(nuova linea Minipirol
e MK IV autocompensato
E.T.)

Radio di bordo e portatili

- Becker
(nuova AR 2008/25A,
720 canali con display
digitale e 4 memorie)
- Dittel G.m.b.H.
- Avionic Dittel
- Genave

Barografi

meccanici Winter
ed elettrici miniaturizzati
Räber

Fototime

macchine foto
con orologio incorporato
ed impulso per barografo

Dräger

esclusiva impianti
ossigeno per alianti
ed aviazione generale
(nuovi impianti Oxiport)

Stazione di servizio

per grandi riparazioni
e revisioni di tutti i modelli
di alianti ed inoltre velivoli
Stinson, Robin, Socata,
Piper ed altri

Servizio strumenti

controlli periodici e messe
a punto.
Calibratura barografi
per insegne F.A.I.

Servizio radio

certificazione
per installazioni e controlli
al banco, riparazioni
Becker, Dittel, Genave

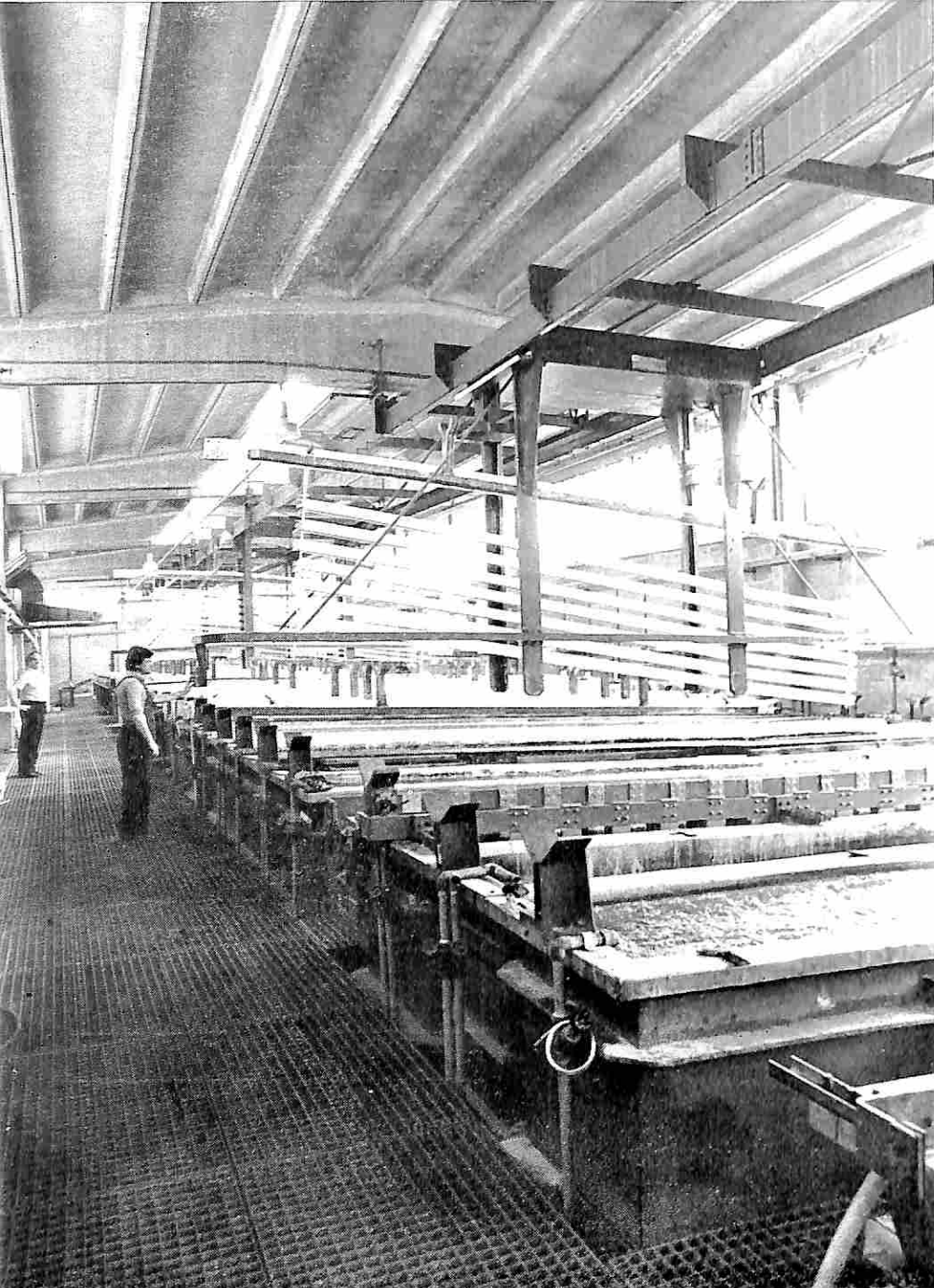
Esclusivista Pirazzoli

rimorchi a due assi
omologati a norme
europee.
Nostra cassetta
in vetroresina integrale
anche in kit di montaggio

Fornito magazzino ricambi

strumenti e radio

TUTTO PER L'ALIANTE



OXAL

s. p. a.

**OSSIDAZIONE
ANODICA
DELL'ALLUMINIO**

**Sede e Stabilimento:
SCANZOROSCIATE
(Bergamo)
Via Fermi
Tel. 035 - 66.11.24**

- Azienda specializzata nel trattamento di ossidazione anodica dell'alluminio in profilati e lastre.
- Certificato di licenza del marchio di qualità «EWA - EURAS».
- Licenziataria dell'elettrocolorato «CARMIOLO» con certificato di garanzia.
- Complesso aziendale completamente rinnovato, all'avanguardia per strutture e impianti.

Tenax, reti senza limitazioni.

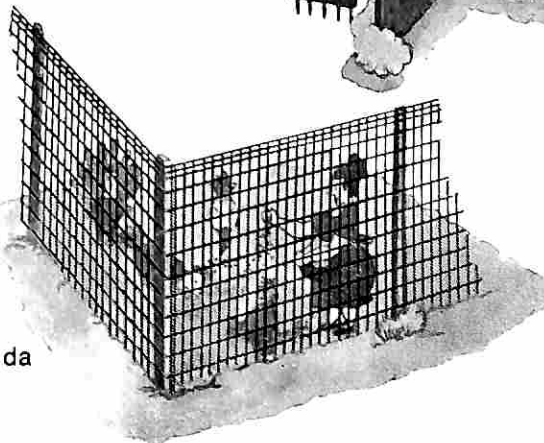
Ortomaglia, rete antiuccelli



Riparella, frangivento e ombreggiante



Flora, per piante rampicanti



Cintoflex, rete da recinzione

Prodotte con tecnologie uniche e d'avanguardia, le nuove reti tutte in plastica Tenax hanno subito incontrato un largo pubblico di utilizzatori entusiasti a motivo delle eccezionali qualità che le caratterizzano: robustezza, leggerezza, facilità d'applicazione, lunga durata, economicità.



Flora

Ideale per ogni tipo di piante rampicanti, fagioli, pomodori e per ogni genere di fiori e ortaggi. Si applica con facilità sia in verticale che in orizzontale, è stabile e non richiede manutenzioni. Disponibile nelle comode confezioni cilindriche da mt. 10 e da mt. 50 in varie altezze.



Ortomaglia

Rete ricoprente, flessibile, leggera come un velo. Protegge le delicate colture a terra e gli alberi da frutta contro le incursioni e la voracità degli uccelli. Facile da mettere e da togliere, è utilizzabile per molte stagioni. In teli di varie misure, in confezione cilindrica o in pratiche buste di plastica.

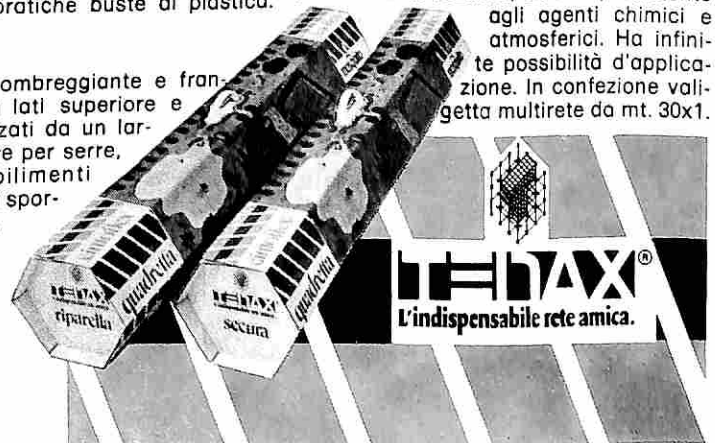
Riparella

Speciale rete ombreggiante e frangivento, con i lati superiore e inferiore rinforzati da un largo bordo. Ideale per serre, posteggi, stabilimenti balneari, campi sportivi e da tennis.

Crea un'ombra densa e diffusa e protegge le colture dal vento, assicurando al tempo stesso la giusta aerazione. In confezione valigetta multirete da mt. 10 x 1.

Cintoflex

Magnifica rete da recinzione a maglia quadra con filo estruso e stirato. Straordinariamente robusta, elastica, resistente agli agenti chimici e atmosferici. Ha infinite possibilità d'applicazione. In confezione valigetta multirete da mt. 30x1.



TENAX®
L'indispensabile rete amica.

con linoambiente

*il silenzio delle alte quote
entrerà nella Vostra casa.*



LINOAMBIENTE. Lo splendido rivestimento murale in puro lino — antifiamma ed antimacchia — che si applica in «posa tesa», con uno speciale feltro antistatico tra tessuto e parete. Ottimo come isolante termo-acustico e regolatore di umidità. E' disponibile in 30 bellissimi colori che ne suggeriscono un impiego coordinato anche nell'arredamento, in tendaggi, copriletti e rivestimenti di poltrone e divani. Visitate il nostro show-room di Via Serbelloni 7 - Milano. Spedendo il bollino a lato riceverete una ricca documentazione e potrete godere di uno «sconto speciale Volo a Vela».



linoambiente s.p.a.
LINOTESO PER RIVESTIMENTI MURALI
Via Serbelloni 7 - Milano - tel. 02/705109



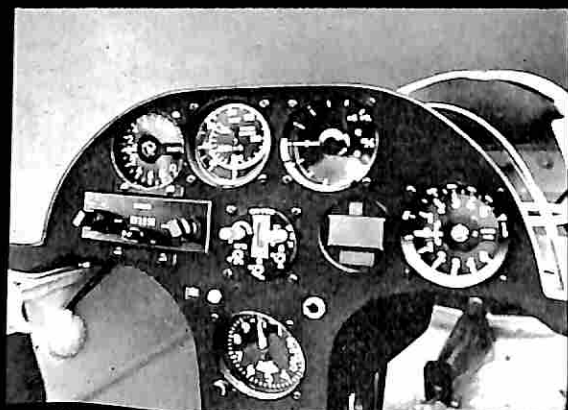
Becker AR 2008/25
in versione normale su di un Astir

Becker AR 2008/25

L'apparato VHF-COMM su misura
per ogni aliante

L'apparato VHF-COMM di grande affidabilità
con 720 canali spazati 25 KHz.

I maggiori fabbricanti di aliante predispongono i loro
cruscotti di serie per gli apparati radio AR 2008/25



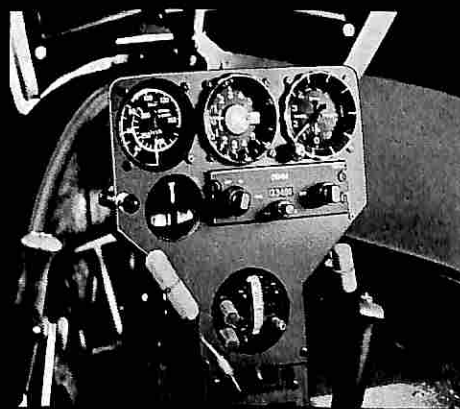
Becker AR 2008/25
in versione stretta su di un Mosquito



Becker AR 2008/25
in versione normale su di un Nimbus II



Becker AR 2008/25
in versione stretta su di un DG-200



Becker AR 2008/25
in versione normale su di un LS 3a

L'apparato AR 2008/25 è una ricetrasmittente di elevate prestazioni della serie Becker COMM-2000, realizzato in tre versioni con frontale diverso, disponibile anche in posizione verticale.

Le normali batterie di bordo garantiscono una autonomia di almeno 30 h.

La potenza di uscita è di 2-3 Watt, mentre una grande sensibilità in ricezione, permette l'ascolto di emittenti lontane o di bassa potenza.

Predisposto di serie per l'interfono.

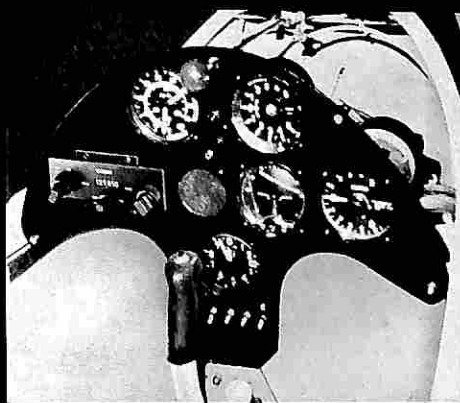
Prezzo concorrenziale. Garanzia due anni.

BECKER
FLUGFUNK
Avionics made in Germany

BECKER Flugfunkwerk GmbH-Werk
Postfach 1980 - Niederwaldstrasse 20
D-7550 RASTATT

Rappresentante per l'Italia:
GLASFASER ITALIANA S.R.L.
Via delle Ghiaie, 3
24030 VALBREMBO

Assistenza Tecnica:
GENAVE ITALIANA
Via Agruzzo, 4
39100 BOLZANO



Becker AR 2008/25
in versione stretta su di un ASW-17

L'ACCIAIO NELL'EDILIZIA PREFABBRICATA

Capannoni

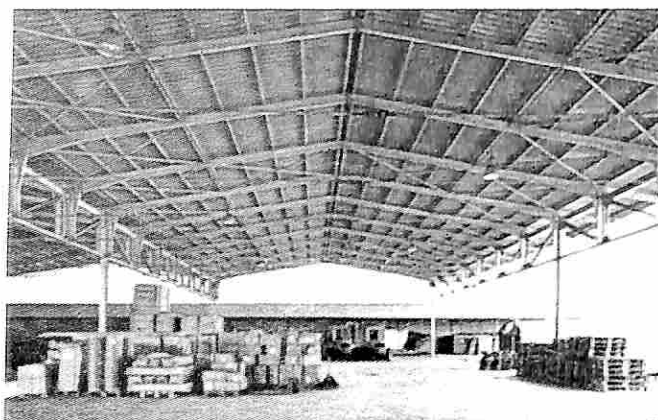
Hangar

Impianti Industriali

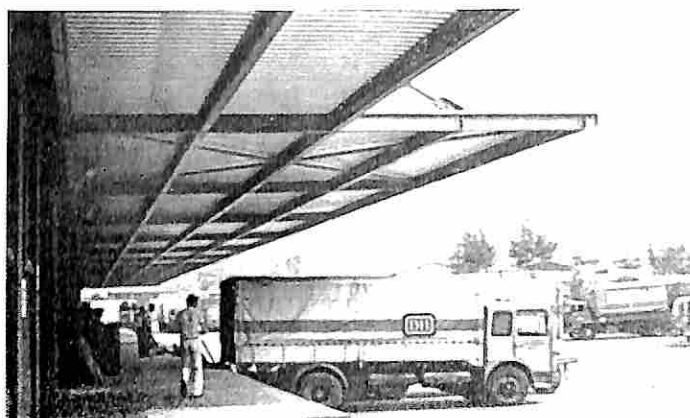
Box



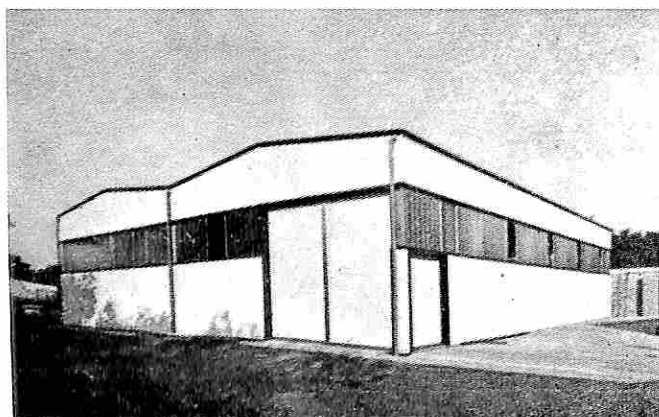
Acciaierie



Magazzini Doganali



Pensiline

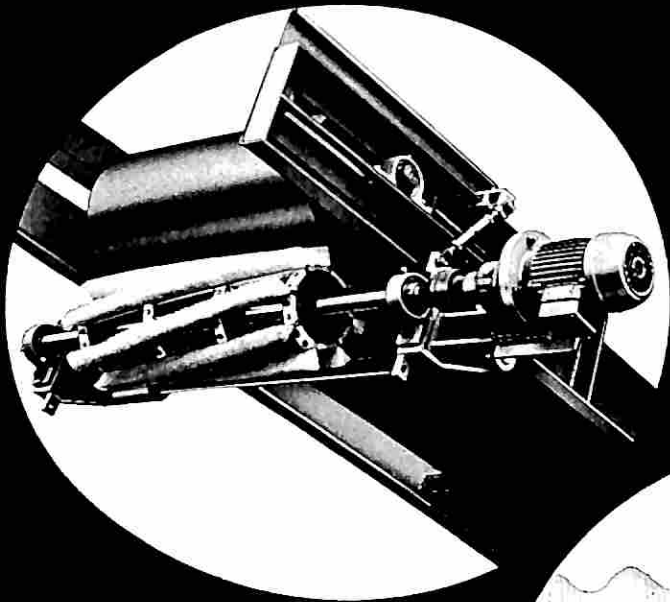


Capannoni Modulari

OLmet s.r.l.

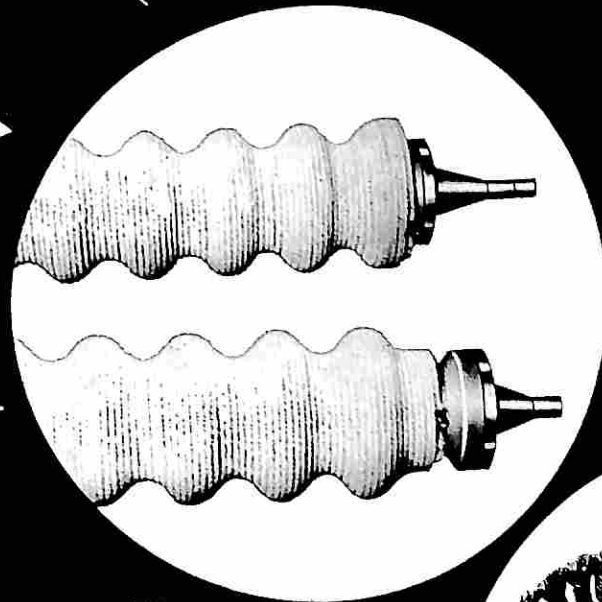
20013 Magenta (Milano) Via Risorgimento
Telefono (02) 9797293

per l'industria edile e della ceramica



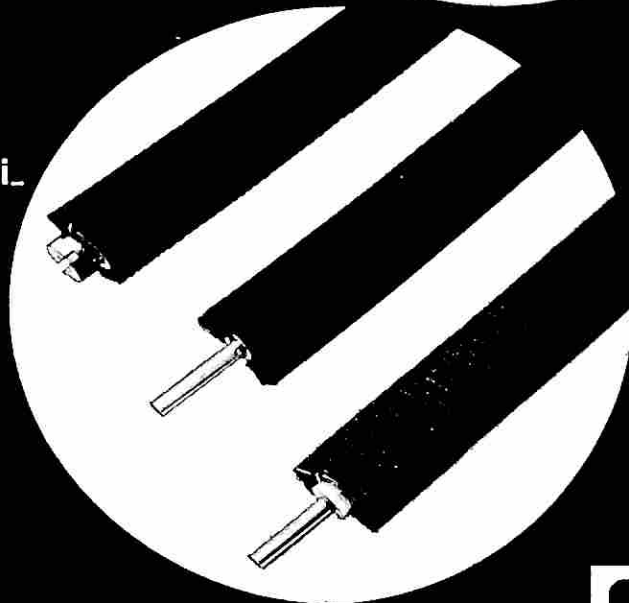
Unita' spazzolanti per la pulizia
dei nastri trasportatori

Spazzole sagomate per
la pulizia dei modelli e
degli stampi per prefab-
bricati e manufatti in ce-
mento-amianto



spazzole in fili di
acciaio per forti ra-
schiate di diversi
tipi e per ogni
impiego

Spazzole cilindri-
che per la puli-
zia degli stampi
e nastri di
trasporto nelle
presse per
ceramica

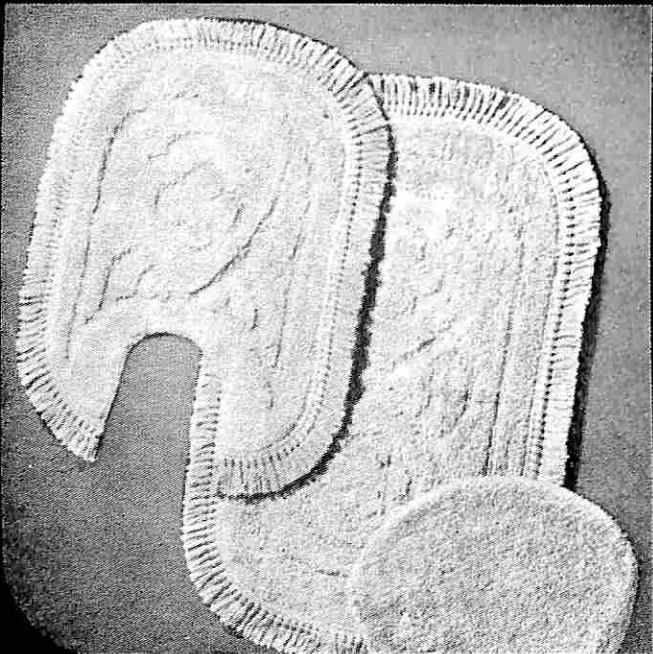
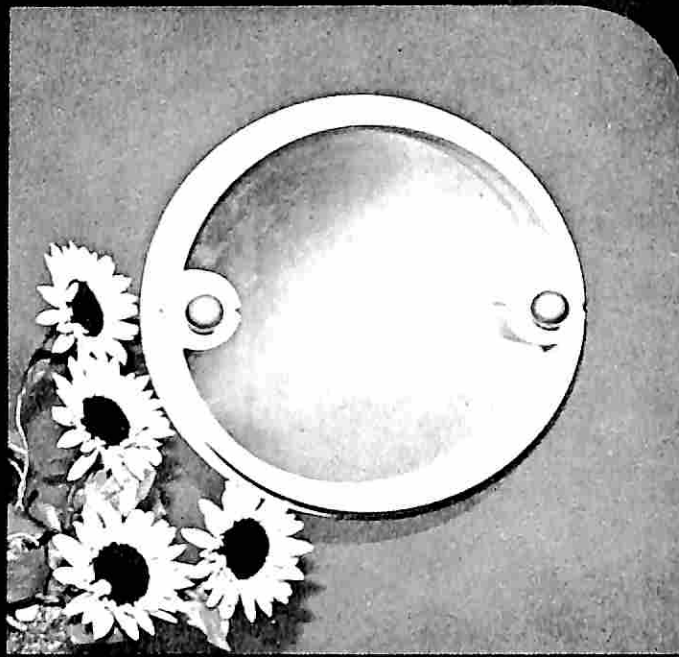
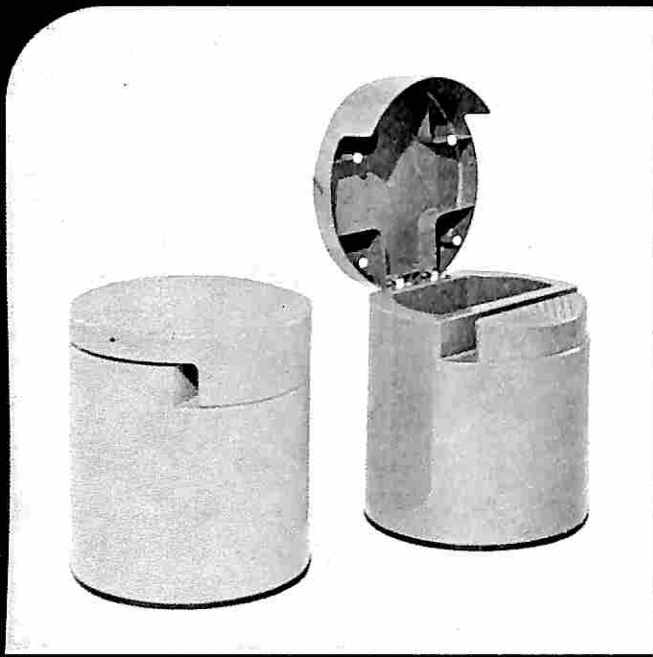


alcune soluzioni



SOCIETA'
ITALIANA
TECNOSPAZZOLE

40033 casalecchio di reno (bo)
via porrettana, 453 - tel. 051/571201-13



coordinati per bagno

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

nelle foto:

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

PLASTICA
ilma

21026 OLTRONA DI GAVIRATE/VARESE



VOLO A VELA
 AL SERVIZIO
 DEI VOLOVELISTI
 CHE SEMPRE
 PIU' NUMEROSI
 SVOLGONO
 ATTIVITA'
 PRESSO
 L'AERO CLUB
 CENTRALE DI RIETI

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

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

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

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

HOTEL VILLA TIZZI - RISTORANTE

Tel. 0746/688956
 Poggio Bustone - RIETI

**RISTORANTE TEATRO FLAVIO
 (da Adelmo)**

Via Garibaldi 247
 Tel. 0746/44392 - RIETI

**GRANDE ALBERGO QUATTRO
 STAGIONI**

Direz.: A. Colangeli
 Tel. 0746/43306-47705 - RIETI

HOTEL MIRAMONTI (da Checco)

Piazza Oberdan 7
 Tel. 0746/41333-43350 - RIETI

HOTEL CAVOUR (sul Velino)

Piazza Cavour 19
 Tel. 0746/44171 - RIETI

HOTEL SERENA

Viale della Gioventù 17
 Tel. 0746/45343 - RIETI

<p>RISTORANTE CHECCO AL CALICE D'ORO Via Marchetti 10 Tel. 0746/44271 - RIETI</p>	<p>PASTICCERIA E GELATERIA «S. HONORE'» Via Cintia 154 Tel. 0746/47723 - RIETI</p>
<p>TAPIS VOLANT Tappeti orientali, cineserie, oggettistica P.za M. Vittori, 2 - Tel. 480168 - RIETI</p>	<p>ACCONCIATORE PER UOMO Bizzarri Domenico Via Pennina, 37-a - RIETI</p>
<p>FARMACIA COLANGELI Via Pescheria, 5 - Tel. 41368 RIETI</p>	<p>TORREFAZIONE OLIMPICA Osvaldo Faraglia Viale Matteucci 86-92 - RIETI</p>
<p>MUSICA - SPORT Luciani Aimone Via Cintia 83 - Tel. 45103 - RIETI</p>	<p>CARTOLIBRERIA SAPERE Viale Maraini - RIETI</p>
<p>RISTORANTE VOLO A VELA Al vostro servizio sul campo di volo</p>	<p>PORCELLANE CRISTALLERIA ARGENTERIA De Angelis Elio Via Velinia - RIETI</p>
<p>BOUTIQUE DEL REGALO GIOIELLERIA Cesare Amici - Via Cintia 97 Tel. 0746/47713 - RIETI</p>	<p>ELETTRAUTO RINALDI ANTONIO Via Paolessi 50-52 - RIETI</p>
<p>GRASSI SPORT Piazza Vittorio Emanuele 13 - RIETI</p>	<p>STAZIONE RIFORNIMENTO ESSO Angelucci Nazzareno Piazza XXIII Settembre Tel. 0746/43712 - RIETI</p>
<p>FRANCO - BOUTIQUE UOMO Via Cintia 93 - Tel. 45135 - RIETI</p>	<p>«IDILLIO» - Barber Shop Piazza Vittorio Emanuele 12 - RIETI</p>

distribuzione
illuminazione

ticilux

quadri componibili

multi-a

portiere elettronico

ticivox

apparecchi componibili
per impianti civili

magic

comando protezione
segnalazione impianti
civili e industriali

tiker

comando
e protezione macchine

control

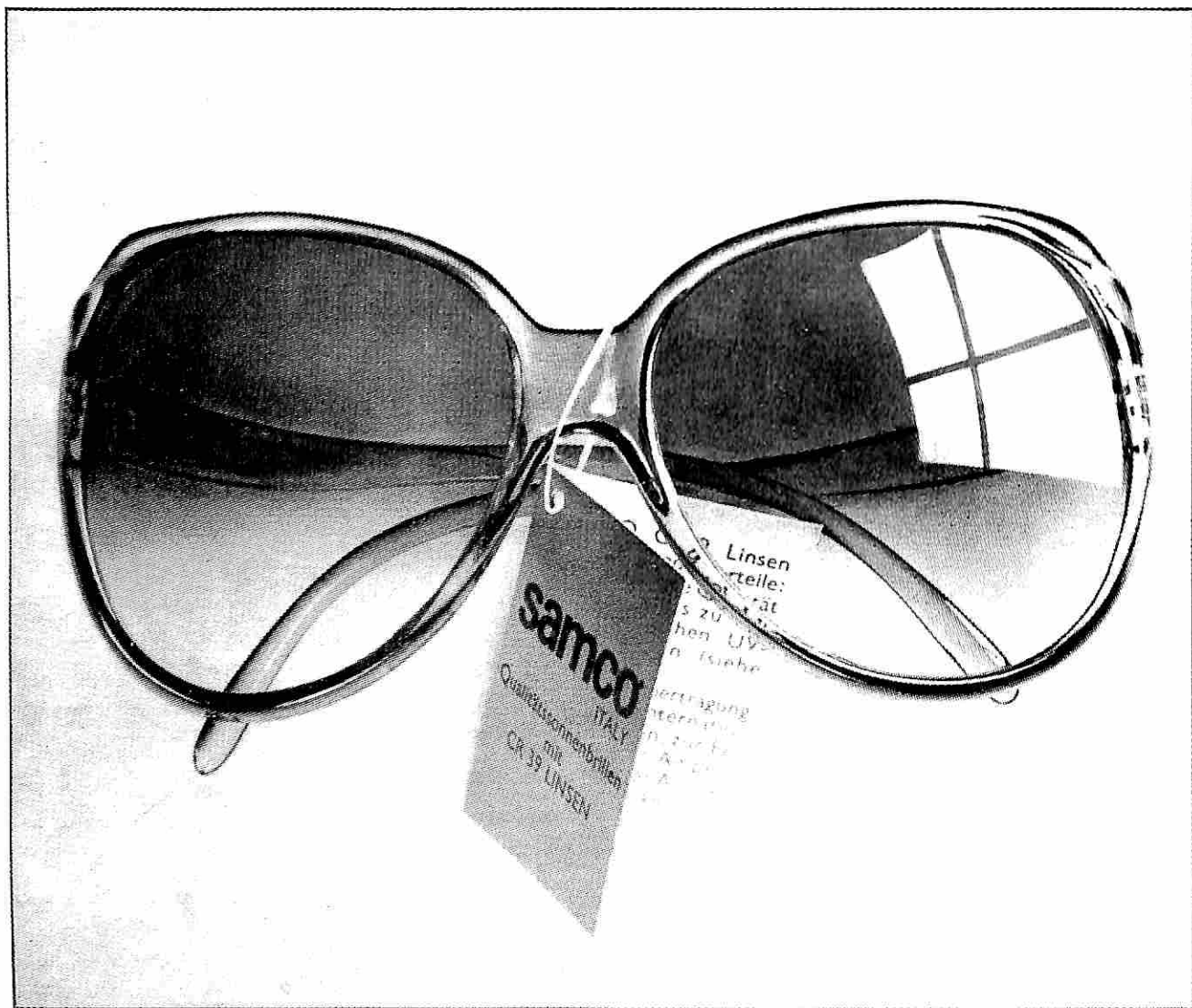
Il System "b ticino": un
insieme di apparecchi
coordinato per il piú
alto grado di sicurezza,
funzionalità e design.
Ovunque ci sia
elettricitá da
distribuire, comandare
e proteggere.

system
b ticino

SAMCO

BY

Mangiacchelli



GLI OCCHIALI DA SOLE