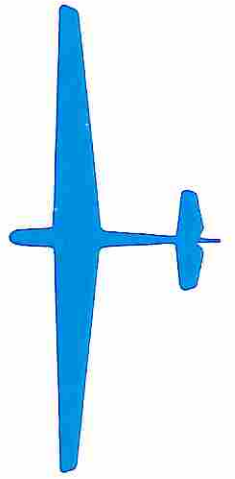


VOLO A VELA



La Rivista
dei Volovelisti Italiani

NOVEMBRE - DICEMBRE 1983
N. 161



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

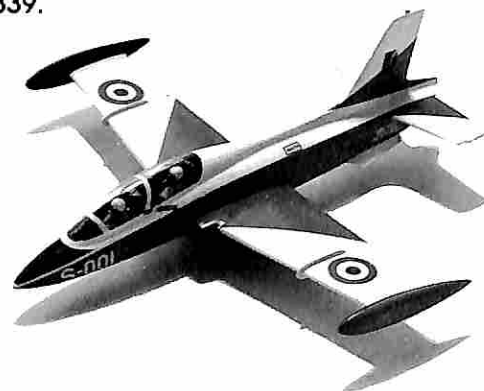
Con felice intuizione e precorrendo i tempi, l'AMI, sin dal 1973, emetteva un requisito per l'addestratore basico/avanzato a getto per gli anni '80.

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, vice direttore
Patrizia Golin
Attilio Pronzati
Plinio Rovesti
Sandro Serra
Emilio Tessera Chiesa

Segreteria:
Paola Bellora

PROVE IN VOLO:

Walter Vergani

PREVENZIONE E SICUREZZA:

Jacob C.

INVIATO SPECIALE:

Antonino Desti

AEROMODELLI:

Renato Corno

CORRISPONDENTI:

FAI - CIV
Piero Morelli

STATI UNITI
Mario Piccagli

ABBONAM. PER ANNO SOLARE:

ITALIA
sostenitore L. 100.000
ordinario L. 45.000
cumulativo L. 35.000
ESTERO
ordinario \$ 40
via aerea \$ 60
Una copia L. 8.000

REDAZIONE E AMMINISTRAZ.:

Aeroporto «Paolo Contri»
Calcinate del Pesce - VARESE
Tel. (0332) 31.00.73 - CAP 21100
Cod. Fisc./Part. IVA 00581360120

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

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

E' permessa la riproduzione, quando non espressamente vietata, 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, edita
a cura del Centro Studi del
Volo a Vela Alpino
con la collaborazione di
tutti i volovelisti

NOVEMBRE - DICEMBRE 1983

N. 161

SOMMARIO:

Questionario, statistiche e divagazioni	298
Il briefing delle Due Torri 1983	305
I lavori della Commissione di specialità	309
Aerodinamica & tecnica aeronautica applicate	315
I lavori della Commissione Sportiva centrale	317
La medaglia Lilienthal a Hans Nietlispach	319
Primato italiano di velocità in triangolo di 300 km, monoposto maschile	320
Gruppo amici velivoli storici	320
Motoalianti	321
Ultimissime	324
Una parabola: ovvero «Chi si lamenta...»	325
Prevenzione & sicurezza	327
Da cervo più forte a volpe della distanza, ovvero la ricerca delle termiche resa facile con il TTI	334
Notizie dai campi di volo	335
Libri ricevuti	341
Volo a Vela al servizio dei volovelisti	343

IN COPERTINA:

La foto di copertina è di Max Lamm, che ringraziamo per la cortesia usataci. Poichè si tratta di una lenticolare, cogliamo l'occasione per precisare che le altrettanto belle lenticolari in copertina del N. 158 di maggio-giugno 1983 provengono da una foto scattata dall'amico Leone Barberi e non di autore sconosciuto come da noi erroneamente scritto. Scusaci ed ancora complimenti per la bella foto da manuale che Plinio Rovesti ha successivamente commentato a pag. 252 del N. 160.

L'ORA DELLA VERITA'! Non so fino a che punto potrà ritorcersi negativamente, sono però certo che è dovere di VOLO A VELA dare tutta la necessaria evidenza all'articolo che segue.

Questa prima ed importante — anche se incompleta — analisi di Smilian Cibic deve indurre tutti ad un momento di riflessione ma subito dopo a dare inizio a tutte le iniziative necessarie a promuovere ed incrementare il nostro sport, dando anche attuazione, con gli opportuni adattamenti, a quanto da tempo suggerito dalla Magna Charta rimasta finora inascoltata.

L. S.

QUESTIONARIO - STATISTICHE - DIVAGAZIONI

di SMILIAN CIBIC

Un paio di anni fa, nel corso della riunione di Valbrembo per la Magna Charta, qualcuno dei presenti asseriva che il volo a vela italiano era al settimo posto nel mondo.

A parte la difficoltà di fare classifiche del genere senza prima definirne i criteri, la valutazione è sembrata ottimistica, perchè già a un primo rapidissimo esame si potevano enumerare numerose nazioni che certamente ci erano davanti.

Ma la constatazione immediata più interessante era che in effetti ne sapevamo forse molto di più sugli altri che su noi stessi, in particolare per quel che riguardava i dati fondamentali - numero di piloti, numero di alianti, ore volate.

Niente di strano quindi che la nuova commissione appena insediata abbia sentito il bisogno di svolgere un'indagine per avere quel minimo di dati che dessero la misura del nostro sport, della sua maturità, della sua salute.

In fin dei conti che cosa ci vuole? Si prepara un questionario, lo si manda in giro, si esaminano e si elaborano le risposte...

Ma come sempre succede in questi casi, il semplicissimo questionario si allunga e si complica man mano durante la stesura, perchè una domanda tira l'altra, e tutte sembrano logiche, utili, anzi indispensabili.

Ed ecco che il documento spaventa chi lo riceve, che intanto lo mette in un cassetto. Qualcuno lo dimentica lì, e infatti dopo quasi un anno non tutte le risposte sono ancora arrivate (ma a Bologna i ritardatari hanno promesso che le avrebbero mandate).

A chi formula le domande sembra che buona parte delle risposte, per esempio quelle che richiedono solo un sì o un no, siano un gioco da bambini.

Ma evidentemente chi risponde ha dei dubbi che l'ideatore non aveva previsto, come nel noto caso della ragazza che sul modulo di assunzione, dopo i rituali cognome, nome, data di nascita, si impianta davanti alla casella «sesso» e, temendo di essere smascherata da un'eventuale visita medica, se la cava con un «due volte» che non la compromette troppo.

Nel caso nostro sembra che la difficoltà sia stata costituita dai quadratini del sì e del no: pareva ovvio che una crocetta nel quadratino del sì indicasse questa alternativa. A molti è sembrato invece logico, per dire sì, cancellare il no con una crocetta nel quadratino corrispondente. Ci ricorda una barzelletta sulle elezioni, ma è troppo lunga. La prossima volta

comunque il questionario sarà più chiaro: e per adesso veniamo al sodo.

Intanto diciamo che hanno risposto i seguenti 28 enti sui 35 interessati al volo a vela (mancava anche un elenco aggiornato): AeC Valle d'Aosta, AeC Volovelistico Alpino (Valbrembo), AeC Bologna, AeC Bolzano, AeC Cuneo, AeC Volovelistico Ferrarese, AeC Foligno, AeC Friulano (Udine), AeC Volovelistico Alta Lombardia (Calcinate), AeC Volovelistico Milanese (Alzate), AeC Novi Ligure, AeC Padova, AeC Parma, AeC Roma, AeC Torino, AeC Trento, AeC Vicenza, AeC Giuliano (Gorizia), AeC Centrale Volo a Vela (Rieti), AeC della Sabina (Rieti), AeC Pescara, AeC Viterbo, AeC della Ciociaria (Aquino), AeC Foggia, Associazione Volovelistica Rivoli di Osoppo (Udine), Accademia Volovelistica (Milano), Centro Studi Volo a Vela Alpino (Calcinate), Gruppo Volovelistico Appenninico (Roma). Hanno risposto bene, male, così così: citiamo solo, e ringraziamo, Valbrembo per la diligenza e la completezza dell'informazione.

Le risposte rappresentano almeno il 95% dell'attività italiana, per cui possiamo parlarne per una prima analisi cose se costituissero la totalità.

Vediamo i dati più importanti riguardanti i mezzi e gli uomini (della massa di altri dati, pure interessanti, sarà opportuno parlare in seguito).

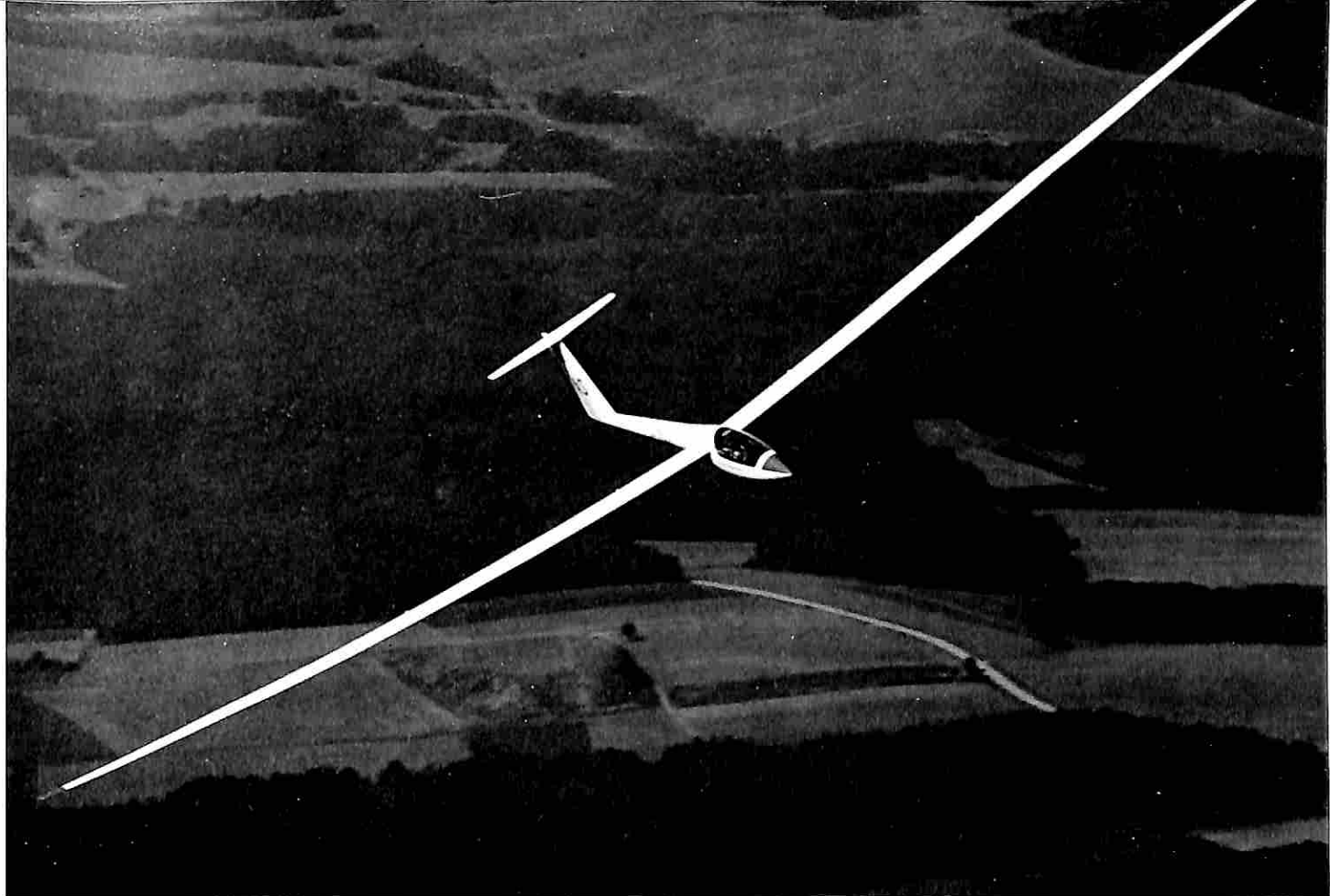
Tab. 1 - Alianti e motoalianti, Piloti e allievi
Ore di volo e brevetti in Italia.

1.1 ALIANTI

	Club	Priv.	Tot.
Monoposti:			
— in fibrores.	42	138	180
— altri	30	11	41
— totale	72	149	221
Biposti:			
— in fibrores.	33	11	44
— altri	32	4	36
— totale	65	15	80
Globali:			
— in fibrores.	75	149	224
— altri	62	15	77
— totale gen.	137	164	301

1.2 MOTOALIANTI

Monoposti:			
— in fibrores.		2	2
— altri		3	3
— totale		5	5



IL NOSTRO PROGRAMMA

- ASW 19 CLUB** Classe Club, efficienza max. 36.
Costruzione come per ASW 19B, carrello fisso, diruttori a doppio diaframma, ottime qualità di volo, acrobatico, volo in nube.
- ASW 19 B** Classe Standard, efficienza max 38,5 (misurata)
Abitacolo di sicurezza, ottime qualità di volo, diruttori a doppio diaframma, acrobatico, volo in nube.
1° classificato ai Mondiali 1978: 8 vittorie su 11 gare.
- ASW 20** Classe 15m FAI, efficienza max 43 (misurata)
Abitacolo di sicurezza, altissima manovrabilità, escursione flaps da -11° a $+55^\circ$, acrobatico, volo in nube.
- ASW 20 L** Classe libera, efficienza max 46 (misurata)
Stessa tecnica costruttiva dell'ASW 20, ed in più apertura alare di 16,6 m ottenibile con l'innesto di due alette d'estremità. Minima velocità di discesa. Volo in nube.
- ASK 21** Biposto in tandem, efficienza max 34
Abitacolo di sicurezza, ruotino di prua e carrello principale ammortizzato. Volo in nube, apertura alare 17 m. Acrobatico anche con due piloti a bordo.
- ASW 22** Classe Libera, efficienza max 55 (misurata)
Costruito con largo impiego di Kevlar, diruttori a doppio diaframma, profilo laminare insensibile agli insetti, versione 22 e 24 metri di apertura alare, escursione dei flaps da -10° a $+40^\circ$, carrello principale a due ruote ammortizzato, acrobatico, volo in nube.

ALEXANDER SCHLEICHER
Segelflugzeugbau
D-6416 POPPENHAUSEN AN DER WASSERKUPPE
(Germania Occidentale)



Rappresentanti per l'Italia:

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

GRINZA CARLO
Strada d. Cacce 38/27 - 10135 TORINO
Tel. 011/9014105 (ab.) - 011/6399373 (uff.)

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 è "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
Tel. 02 / 5242746-9

GROB G 109

"LA MACCHINA DELLA LIBERTÀ"

**aggiungete
una nuova
dimensione
al volo**

**combinato 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 Ghiare, 9 - 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/ora
- GRANDE AUTONOMIA
1000 Km
- ROBUSTO E FINE
struttura completamente in vetroresina rinforzata
- SMONTAGGIO RAPIDO
- ALI RIPIEGABILI

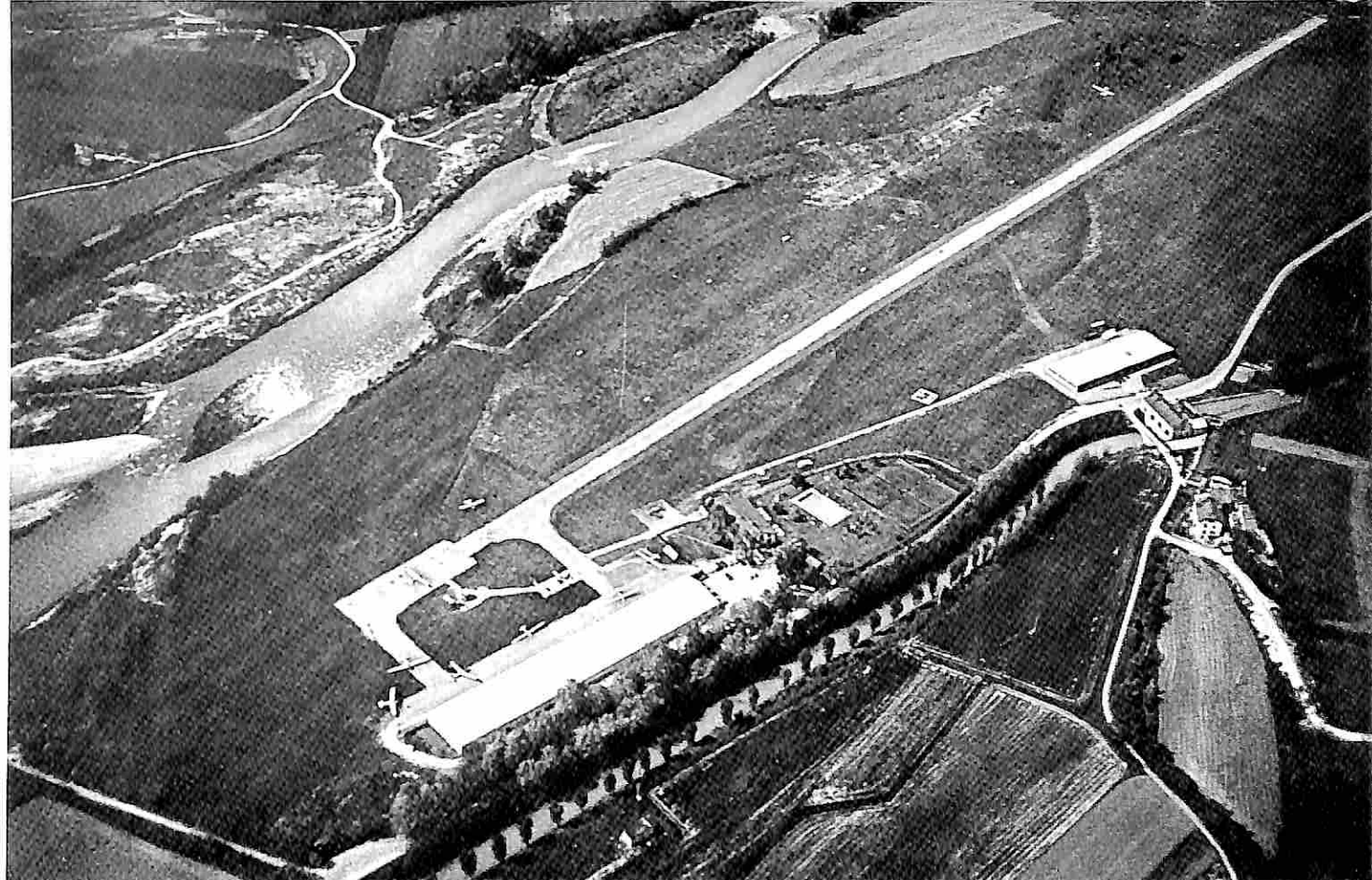
**GODETE IL MEGLIO DEL VOLO: LA LIBERTÀ DEL VELEGGIAMENTO
E LA COMODITÀ DEL VOLO A MOTORE**

IDEALE PER L'ADDESTRAMENTO DEI PILOTI

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**



AVAO Associazione Volovelistica Alpi Orobiche

AVA Aeroclub Volovelistico Alpino

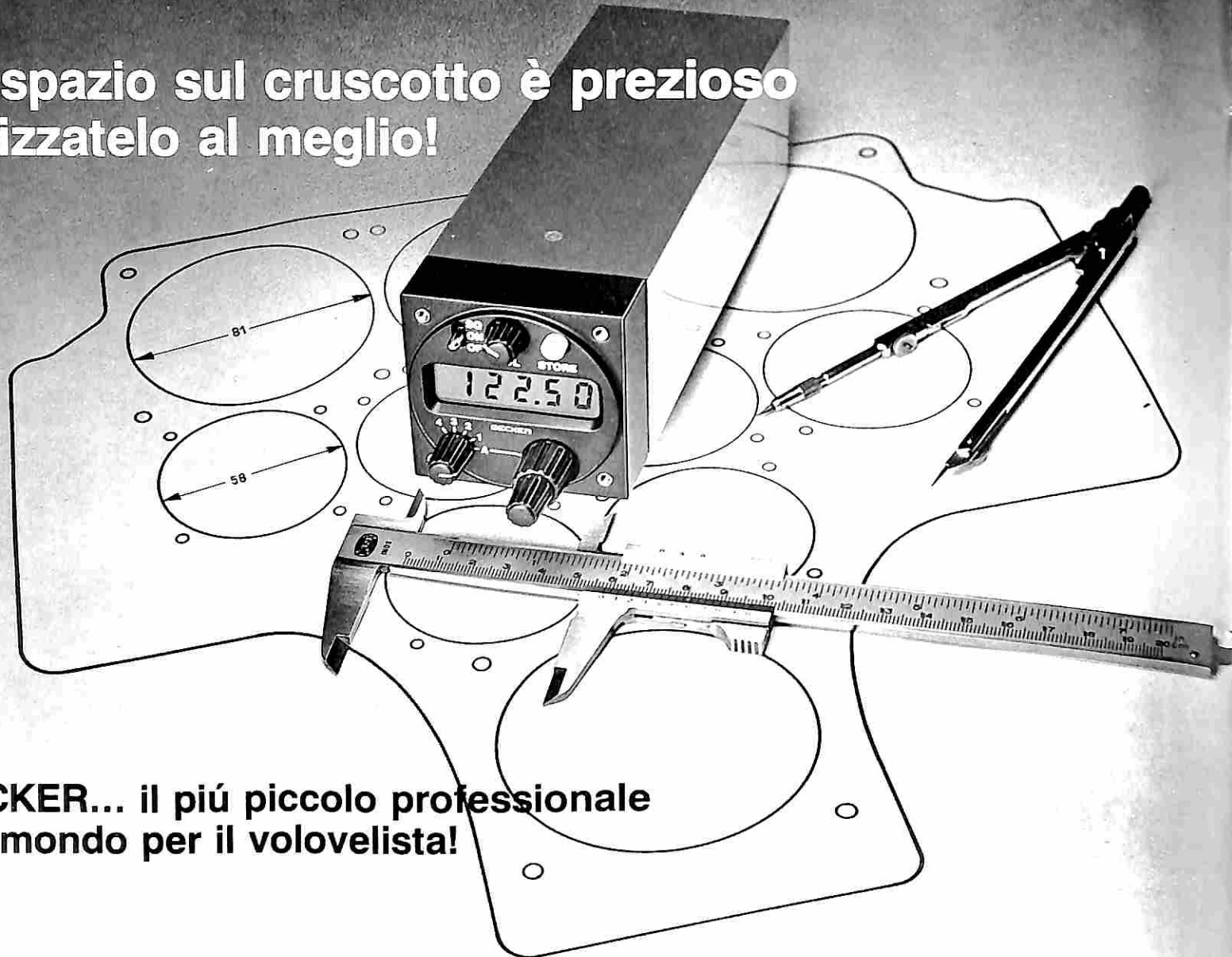
Aeroporto di Valbrembo (Bergamo) tel. 035 - 61.32.93 - Frequenza radio 122,6

- 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 alianti biposto e monoposto.
 - Stages per piloti stranieri dal 15 marzo al 15 maggio di ogni anno.
 - Alianti 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 nonché di ristorante-bar con ampio parcheggio auto.

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

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



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

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

Formato strumento piccolo
(diametro 58 mm).

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

Potenza di trasmissione 5-7 Watt.

Autocontrollo automatico di
frequenza.

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



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

Basso assorbimento: circa 70 mA.

Controllo automatico tensione.

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

È in corso la omologazione in
Categoria II.

Garanzia 2 anni!

BECKER
FLUGFUNK

Avionics made in Germany

Per ulteriori informazioni:

Glasfaser Italiana s.r.l.

Via Ghiaie 3 - 24030 VALBREMBO - Tel. 035/612617

Rappresentante ufficiale per l'Italia

IL BRIEFING DELLE DUE TORRI 1983

L'happening delle cose non fatte!

La buona volontà non basta più, occorre essere più decisi e più concreti.

Da Zoli e da Piludu le verità più amare che devono indurre ad una maggior coesione d'intenti.

Dai prossimi incontri con Civilavia le cose più concrete?

Ancora una volta la base volovelistica si dimostra impreparata ad un dibattito più costruttivo.

Queste e tante altre le impressioni a caldo dopo il 26° (?) Briefing dal quale si esce insoddisfatti e preoccupati per i troppi congestus che ci attendono lungo la rotta del futuro più immediato. A quello più lontano, quello degli anni novanta, nessuno presta attenzione ed anche questo è un grave errore.

Arriviamo tardi, la relazione di Carlo Marchetti sta volgendo al termine. Al tavolo delle «autorità» Sandro Serra, l'ospite di sempre, Iginio Guagnellini, amico dei volovelisti e Presidente della C.S.C., la Commissione di Specialità al completo e subito dopo giunge Guido Baracca, il Presidente dell'Aero Club d'Italia che — malgrado gli impegni — trova sempre il tempo per salutare di persona i volovelisti (anzichè mandare un telegramma come nel lontano passato).

Siamo certamente una minoranza di riguardo alla quale occorre aumentare le disponibilità di bilancio perchè possa avvicinarsi alla «massa critica» ed ottenere più ascolto, sia dall'Aeronautica Militare (specialmente per lo scontro derivante da una assurda trasformazione del sedime aeroportuale di Rieti) sia da Civilavia con la quale sono in programma degli incontri nella speranza che si concretizzi una più utile e proficua collaborazione.

I problemi non sono nè pochi nè semplici, formula pertanto i migliori auguri perchè da questo Briefing sortano indicazioni utili per risolverli.

Dopo il ringraziamento di Serra al Presidente, è la volta di Piero Morelli: venuto a noi un anno fa con l'intento di curare e dirigere i Campionati Mondiali 1985, si è ritrovato Presidente della Commissione di Specialità; tenne un certo discorso affinché i mondiali portassero qualcosa di permanente al volo a vela nazionale ma le cose sono andate diversamente e non vede che cosa sarà acquisito di permanente. I mondiali rappresentano un'operazione passiva ma l'immagine del volo a vela verrà ampiamente propagandata in quanto abbiamo assoluto bisogno di crescere.

I risultati del lavoro della nuova Commissione non si possono ancora vedere. Per prima cosa è stata disposta un'indagine conoscitiva sulle quali riferirà Smilian Cibic anche se i dati sono ancora incompleti. I problemi di fondo sono molti:

- in primo luogo la necessità di crescita;
- coordinare la parte normativa emanata da Civilavia che in argomento dovrebbe operare con la Commissione di Specialità e con il Consigliere Federale;
- creare le previste sottocommissioni (per il momento l'unica varata è quella riguardante la sicurezza del volo);
- curare l'attività sportiva, particolarmente quella dei giovani;

- seguire i problemi dell'AeCCVV;
- preoccuparsi del corso Istruttori che nel 1983 non è stato fatto (perchè l'AeCCVV non ha il disciplinare!!!???) ma verrà fatto nel 1984 dallo stesso AeCCVV in quanto la C.d.S. non è del parere che lo faccia l'AeC. della Sabina;
- l'edizione 1984 dei Campionati Italiani vedrà la partecipazione di molti piloti stranieri, è stato previsto un plafond massimo di 90 alianti;
- è stata prevista l'erogazione di contributi per l'allenamento in Australia (dove avranno luogo i mondiali 1987), per la partecipazione ai C.EU. di classe Club (Jugoslavia) ed agli europei delle classi FAI (Vinon).

A Morelli segue Marco Gavazzi, Presidente dell'Ae.CC.VV. che, premettendo la preoccupazione per il calo dell'attività, illustra quanto è stato fatto dall'Aero Club Centrale di Volo a Vela (vedere il dettaglio nella rubrica Notizie dai Campi di Volo), comunica che le tariffe dell'AeCCVV sono state in parte modificate dall'assemblea dello stesso e che il materiale di volo è stato assegnato secondo le richieste pervenute.

Sandro Serra interviene nella veste di Presidente del Comitato Organizzatore dei Campionati Mondiali che è composto da: Attilio Pronzati, Ugo Paolillo (ora sostituito da Mario Girardi), Ferro Piludu e Roberto Manzoni.

Direttore dei Mondiali 1985 sarà Piero Morelli.

Detto Comitato, visto le difficoltà insorte per la copertura finanziaria, i contrasti tra l'AeCCVV e l'Ae.C. della Sabina, i lavori intrapresi dall'A.M. sull'aeroporto di Rieti e quindi l'impossibilità di assolvere i compiti affidatigli dall'Ae.C. d'Italia, ha ritenuto opportuno rassegnare le dimissioni. E ciò anche per sensibilizzare le Autorità preposte sull'inderogabile necessità di affrontare e risolvere i problemi di carattere straordinario inaspettatamente insorti.

Sergio Capoferri traccia una concisa analisi del panorama volovelistico che appare abbastanza depresso. Continuiamo a parlare di allargamento della base ma facciamo troppo poco per favorire la crescita di nuovi volovelisti. Occorre incentivare l'attività didattica, diminuire il costo del brevetto (malgrado le scuole dei clubs siano sempre deficitarie) stabilire premi più adeguati agli oneri, che sono sensibilmente diversi rispetto a quelli del volo a motore. L'attività sportiva va migliorata favorendo l'andata all'estero dei nostri piloti per incontrare situazioni e condizioni diverse rispetto a quelle di Rieti che allo stato attuali finiscono per essere monotone. A tale proposito Valbrembo è disponibile per effettuare un Campio-

nato nazionale per una delle tre classi FAI. Le notizie riguardanti i Mondiali 1985 sentite in questa sede sono molto gravi ed a tale proposito si dichiara disponibile a dare tutta la collaborazione purchè non si rinunci ai Mondiali.

Ferro Piludu è insolitamente amaro ma altrettanto vicino alla realtà di oggi:

- è chiaro ed evidente che i problemi che ci troviamo di fronte sono gravi e più importanti rispetto a quelli degli altri anni;
- la struttura dell'Aero Club d'Italia è insufficiente ed anche i nostri organismi sono insufficienti;
- ci vuole più gente che lavori per il nostro volo a vela;
- anche questo stesso Briefing va riordinato, dovrà impegnarci due giornate per essere più costruttivo;
- per quanto riguarda i Mondiali dobbiamo dibattere i problemi sorti con una nostra diretta partecipazione: dobbiamo chiedere al Presidente dell'Ae.C.I. che un membro della Commissione ed uno del Comitato siano presenti alle riunioni del Consiglio Federale ed agli incontri con l'A.M. e con Civilavia è comunque impensabile di abbandonare Rieti;
- per l'attività didattica è d'accordo con Capoferri e per le normative occorre lavorare prima con Civilavia e non discutere dopo sulle cose errate;
- per il corso Istruttori non condivide l'operato dell'Ae.C. della Sabina che non ha rispettato l'iter preposto dai vari enti.

Piludu chiude il suo intervento segnalando l'importante attività sportiva che si sta svolgendo a Preturo (L'Aquila) e che verrà incentivata da un Trofeo dei 750 km, tema allettante e proponibile in quanto si può partire un'ora e mezza prima rispetto a Rieti.

Segue l'intervento di Pace, Presidente dell'Ae.C. della Sabina, che illustra quanto è stato ottenuto dagli enti locali e quanto è stato fatto per cercare di frenare le iniziative dell'A.M. a scapito dell'agibilità dell'aeroporto di Rieti. Ritiene indispensabile operare in modo da accelerare il trapasso del sedime aeroportuale dal Demanio a Civilavia. Circa il corso Istruttori l'Ae.C. della Sabina non ha fatto altro che operare nel rispetto delle norme, avendo inoltre di ciò informato sia Piero Morelli che Galli Walter. Non è d'accordo sul fatto che in un domani — non molto lontano visto che la rivista VOLO A VELA continua ad insistere sull'argomento — l'AeCCVV possa effettuare attività didattica ciò pregiudicando gli interessi dell'Ae.C. della Sabina.

Tocca al sottoscritto precisare per l'ennesima volta che l'attività didattica di una Scuola centrale a Rieti non pregiudicherebbe l'interesse di nessun'altra Scuola in quanto come detto e ripetuto l'AeCCVV deve operare unicamente per ordine e conto degli Aero Clubs periferici.

Dopo la pausa per il pranzo e la visione del film girato in occasione del raid volovelistico Svezia-Rieti, che ha preceduto lo svolgimento dei primi Campionati Europei per le classi FAI, i lavori vengono riaperti con una precisazione di Piero Morelli circa i

criteri di selezione della squadra nazionale: l'attuale sistema (votazione dei componenti la rosa) verrà abbandonato.

Segue Bob Monti che si dice deluso della prima parte di questo Briefing, chiede che il calendario dei nazionali venga riveduto in quanto gli ultimi giorni di luglio trovano ancora molti volovelisti impegnati nel lavoro. Ritiene necessario decentrare i nazionali in quanto Rieti non ci insegna più niente (!); l'80% parte per Rieti dai tre maggiori clubs del nord; e preferibile che dal 5 al 15 agosto a Rieti si svolga una gara internazionale. Termina dichiarandosi contrario ai criteri utilizzati dall'AeCCVV per l'assegnazione del materiale di volo.

Smilian Cibic ci informa sui primi risultati emersi dall'indagine conoscitiva: i volovelisti sono 1435, gli aliati 311 il 74% dei quali in plastica. Tornerà su questi argomenti in modo più dettagliato, vuole però segnalare un altro argomento sul quale meditare: in Germania il 60% dell'attività utilizza il verricello.

Carmassi illustra l'attività dell'Aero Club Volovelistico Toscano (vedi VV n. 160) e ringrazia i piloti che hanno contribuito a propagandare l'attività che si svolge sull'avio superfice di Borgo San Lorenzo. In proposito ricorda, come già fece lo scorso anno, che è necessario rivedere la normativa in modo da permettere l'attività didattica anche sulle aviosuperfici.

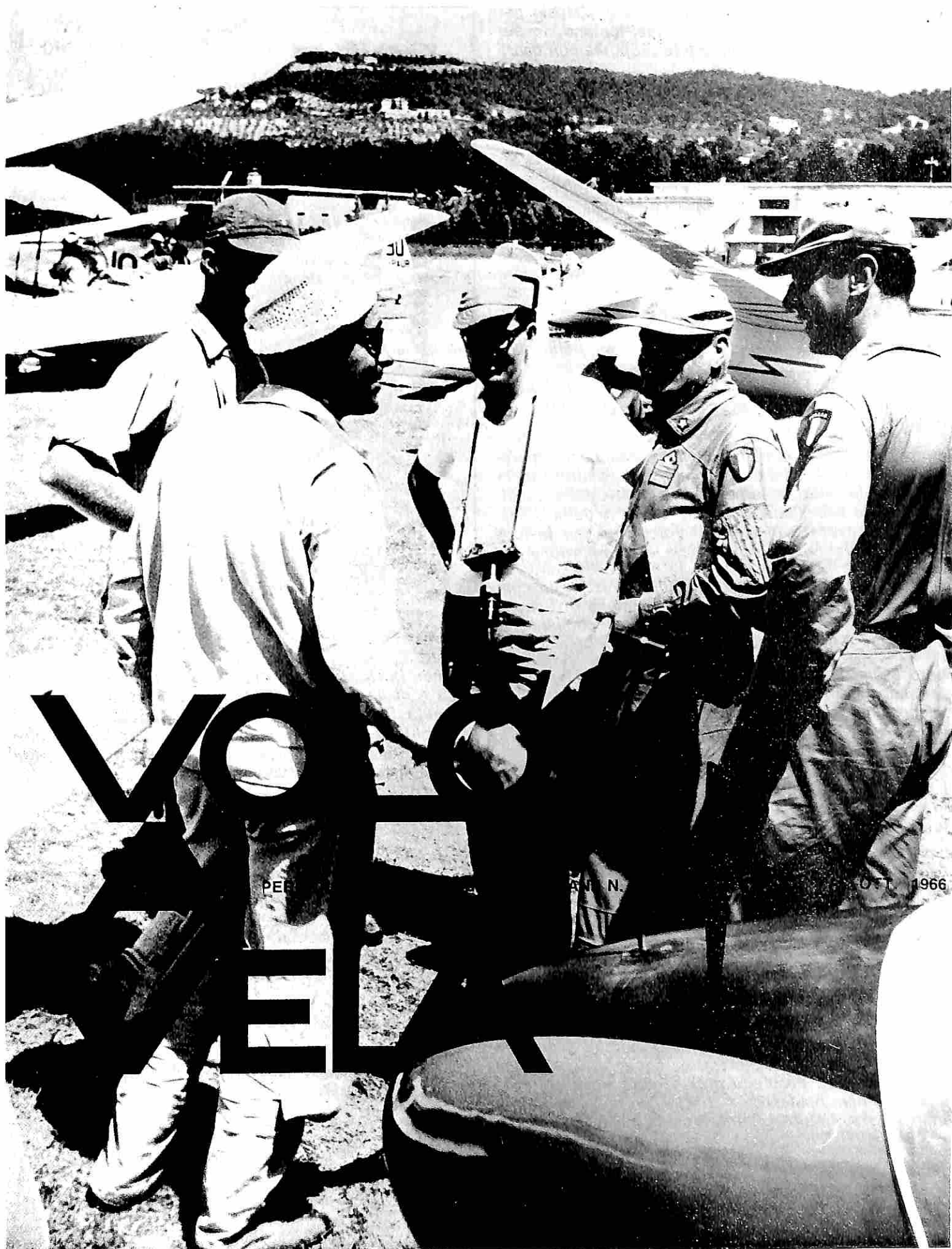
Walter Vergani evidenzia la necessità di coordinare l'assegnazione degli aliati di proprietà dell'AeCCVV, tenendo presente gli impegni presi nei confronti dei piloti stranieri che hanno chiesto di poter utilizzare detti aliati; chiede quando uscirà il primo bollettino d'informazione del C.O.M.; chiede quale orientamento si seguirà per la preselezione dei piloti per i prossimi incontri internazionali e suggerisce la necessità di volare di più all'estero per migliorare l'esperienza dei piloti sportivi.

Angelo Zoli spende poche parole ma questa volta sono estremamente concise e dure:

- non vado a Rieti a volare perchè ho paura di volare nel troppo affollamento;
- è ora che a Rieti si cambino i sistemi di gara e si trovino nuovi piloni;
- bisogna salvare Rieti a tutti i costi, anche se fosse necessario chiedere l'allontanamento dei militari e degli inutili e male ubicati magazzini dell'A.M.

Inaspettato quanto spontaneo si alza un unanime applauso e la mente, con un velo di tristezza, non può fare a meno di riandare ad un altro applauso: 2 agosto 1966, inizia il 6° Campionato Italiano, 40 aliati già schierati. Si apre l'antistante hangar militare ed il CVV8 di Mantelli e Ambrosini entra a far parte del nostro schieramento: uno spontaneo, lungo e commovente applauso saluta la loro presenza da tanti anni auspicata.

Il nostro spirito non è certamente cambiato e — come sempre — vorremmo che i piloti dell'A.M. volassero con noi. Purtroppo cambiano gli uomini e ci dispiace che la divisa non sempre riesca a migliorarli.



PER

AT N.

OFT, 1966

Ritorniamo al Briefing con la proposta di Valesio per organizzare una 2ª edizione dell'ormai lontano concorso fotografico e confidiamo che la proposta non cadrà nel vuoto.

Leonardo Briigliadori è telegrafico ma con vari argomenti:

- la necessità di tornare a volare in coppia;
- ritoccare il calendario sportivo;
- alianti per stranieri e necessità di un loro adeguato allenamento al volo a vela in montagna;
- una carta delle zone inatterrabili;
- spostare i Campionati Nazionali in altre sedi, a tale proposito l'AVM è disposta ad organizzare un C.N. per la classe corsa;
- riconsiderare l'impiego del verricello.

Marco Gavazzi: in merito all'assegnazione delle macchine precisa che per il 1984 sono già state incassate le prenotazioni. Considera aberrante (!) dare le macchine agli stranieri. Devono essere privilegiati gli italiani.

Iginio Guagnellini confida che gli ostacoli si supereranno, sia quelli economici che quelli costituiti dalla «rete» e del sedime erboso. Rieti offre delle condizioni meteo eccezionali. Come Presidente della C.S.C. deve rimproverare i campioni volovelisti per la loro assenza dalla cerimonia ufficiale di premiazione.

Attilio Pronzati: l'atteggiamento di Gavazzi è in contrasto con le proposte della Commissione di Specialità; perchè non cercare all'estero la disponibilità di alianti per i mondiali?

Piero Morelli riprende l'idea di Pronzati in quanto ritiene opportuno dare la precedenza agli stranieri; è d'accordo con Capoferri circa gli aiuti alla didattica e le sovvenzioni meglio finalizzate. Circa i C.N. occorrerà decentrare almeno una classe ma ricordiamoci che siamo invidiati da tutta l'Europa per le condizioni di Rieti, mentre nell'Italia Settentrionale piove e si corre il rischio d'avere gare povere di contenuto. Occorre giungere ad una rapida soluzione per la scelta dei piloti, almeno per le competizioni più immediate.

Davini si richiama alla ridotta partecipazione ai nazionali di quest'anno nella classe Standard e propone che vengano introdotti dei fattori correttivi per contenere le differenze tra gli alianti della stessa classe ma di diversa generazione, come proposto da Luigi Villa (handicap in base alla polare ecc...).

La parola torna a Sandro Serra per la chiusura di questo (non ripetiamo il numero perchè siamo in disaccordo con gli organizzatori circa l'età!) Briefing delle Due Torri. Problemi da risolvere e difficoltà da superare non mancano, a tutti i preposti auguri di buon lavoro. A tutti gli intervenuti grazie per la partecipazione.

Buon viaggio e volate!

Raccogliamo gli appunti, salutiamo gli amici, scambiamo promesse, ascoltiamo le lamentele perchè la rivista non parla di questo e quest'altro, chi la riceve

Beta

mod. 260

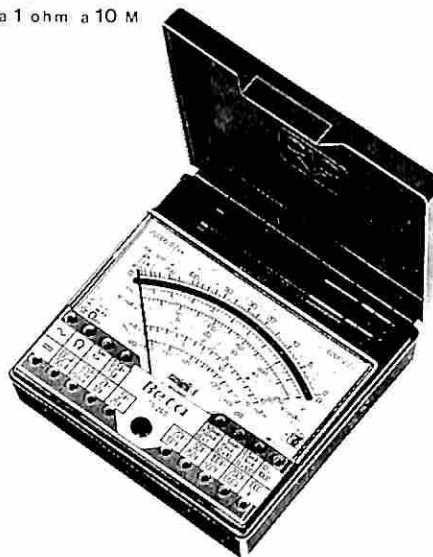
PICCOLE DIMENSIONI

GRANDI PRESTAZIONI

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

Classe:
2,5 cc
3 ca

Provatelo!



2 fusibili
di protezione

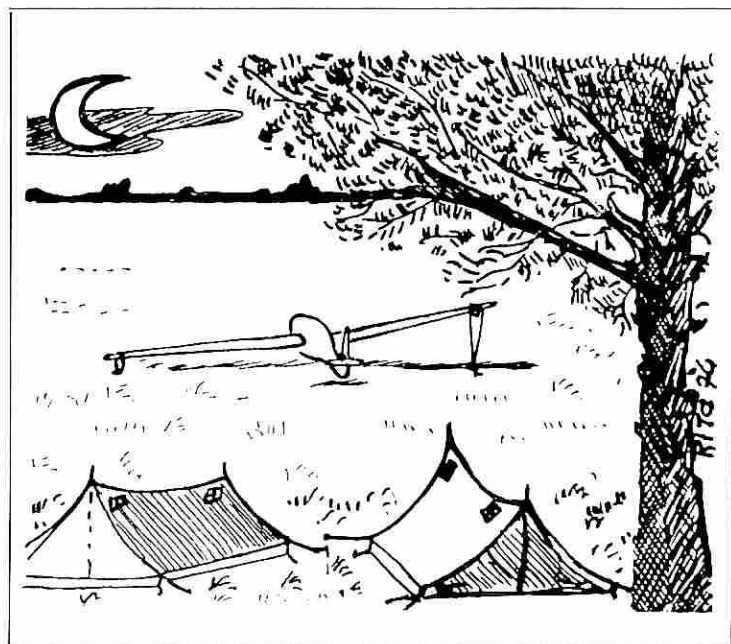


Cassinelli & C

20151 Milano - Via Gradisca 4 - Telefoni: 40.52.41 - 40.52.47 - 40.80.74

chi non la riceve, dimentichiamo di dire a tizio la tal cosa e di dare a caio gli arretrati. Frastornati per la giornata forse troppo piena ed insoddisfatti per le inconclusioni, ci avviamo al pulmann per il debriefing che durerà per tutto il viaggio di ritorno e se qualcuno sonnecchia nessuno si offende.

L.S.



I lavori della Commissione di Specialità

VERBALE N. 14

Roma, 2 dicembre 1983, ore 15

Presenti: Smilian CIBIC, membro
Egidio GALLI, membro
Gianfranco MARTEN PEROLINO, membro
Piero MORELLI, presidente
Walter VERGANI, membro
Iginio GUAGNELLINI, presidente CSC
Carlo MARCHETTI, Consigliere Federale V.V.
Com.te Corrado SCHREIBER, invitato
Com.te Plinio SANTINI, invitato
Com.te Walter GALLI, invitato.

Ordine del giorno:

1. Comunicazioni.
2. Provvedimenti per lo sviluppo della attività - Incontro con funzionari di Civilavia.
3. Varie ed Eventuali.
4. Data, luogo, OdG prossima riunione.

1. COMUNICAZIONI

Mondiali 1985:

Il Presidente informa la Commissione sull'incontro tra l'AeCI e i rappresentanti degli Enti locali avvenuto a Rieti il 26.11.83 a cui egli ha partecipato su invito personale del Presidente AeCI.

La Commissione, pur prendendo atto con sollievo che parte almeno degli Enti locali ha confermato i contributi finanziari promessi e che il T. Colonnello comandante dell'aeroporto ha assicurato la rimozione degli ostacoli nella parte Sud del campo nei periodi di svolgimento dei pre-Mondiali 1984 e dei Mondiali 1985, ritiene di dover prospettare al Presidente e al Consiglio Federale dell'AeCI le considerazioni seguenti:

- a) La disponibilità completa dell'aeroporto di Rieti, cioè la rimozione degli ostacoli nella parte Sud, è necessaria non solo limitatamente ai periodi dei pre-Mondiali e dei Mondiali ma per sempre, in relazione al prosieguo e allo sviluppo dell'attività di alta performance su quell'aeroporto, per la quale Rieti è diventata famosa in tutto il mondo aeronautico sportivo.
- b) Più che mai preoccupante è la situazione del sedime aeroportuale ora che è stato perso il momento propizio dell'autunno e che l'A.M. ha arato, epicato e seminato la cospicua striscia Est dell'aeroporto con criteri e finalità difformi da quelli dettati dalle nostre esigenze.
- c) Poichè altre settimane sono passate dopo l'ultima riunione (Bologna, 19.11.83) senza che nulla sia stato concretato anche riguardo alle numerose impellenti necessità e scadenze segnalate nel pro-memoria appositamente predisposto dal Direttore di Gara, occorre prevedere la dolorosa necessità di comunicare alla FAI la rinuncia dell'AeCI ad organizzare la manifestazione. Tale comunicazione, se troppo ritardata, aggiungerebbe danno al danno: essa andrebbe fatta entro la fine del corrente mese, tenendo presente che la FAI dovrebbe renderne edotti i membri affiliati e chiedere candidature alternative in tempo utile affinché la CIVV possa deliberare nella seduta già programmata per il 28 e 29 marzo 1984.

2. PROVVEDIMENTI PER LO SVILUPPO DELL'ATTIVITA' - INCONTRO CON FUNZIONARI DI CIVILAVIA

Come già da tempo auspicato, ha avuto luogo l'incontro con i responsabili della Direzione Generale Aviazione Ci-

vile in merito alla normativa vigente, e quella futura attualmente abbozzata, che disciplina i vari aspetti dell'attività volovelistica didattica e sportiva.

Sono intervenuti i Comandanti Schreiber, Santini e Galli i quali hanno aderito con grande cortesia e disponibilità all'invito loro rivolto dalla Commissione per un incontro informale, in cui i volovelisti, attraverso la Commissione che ufficialmente li rappresenta, potesse prospettare alcuni problemi di normativa, la soluzione dei quali, nei tempi e nei modi appropriati, notevolmente contribuirebbe a rimuovere degli ostacoli che attualmente si frappongono allo sviluppo dell'attività didattica e sportiva, migliorando nel contempo le condizioni di sicurezza del volo.

Nel corso della discussione, protrattasi per il pomeriggio del 2 dicembre e la mattina del 3 dicembre, sono stati trattati argomenti connessi con la normativa vigente sul «Personale delle Scuole di Volo», sulle «Infrastrutture», sui «Brevetti, Licenze ed Abilitazioni», sugli «Istruttori», nonché gli stessi ed altri ancora con riferimento alla nuova normativa attualmente allo studio.

I principali argomenti trattati e corrispondenti soluzioni prospettate sono riportati nell'allegato pro-memoria.

Al termine dell'incontro, su proposta del Com.te Schreiber, si è riconosciuta l'opportunità di proseguire nel prossimo futuro l'esame dei diversi problemi in sede più ristretta.

A comporre questo «gruppo di lavoro» vengono prospettati da parte del Com.te Schreiber i nomi dei Com.ti Galli e Santini (Civilavia) e da parte della Commissione Marten Perolino e Marchetti. Ad essi si aggiungerebbe un esperto di problemi di circolazione aerea, da reperire.

Questa iniziativa appare in linea con quella già da tempo indicata (verbale n. 2, 4.12.82, punto 2b, n. 5, 12.3.83, punto 4.2) tendente alla formazione di Sottocommissioni per problemi specifici.

L'incontro si conclude in un'atmosfera di viva cordialità, con l'augurio che ad esso ne seguano altri e che si instauri così uno stretto costruttivo collegamento tra l'Autorità che disciplina l'attività di volo e i praticanti l'attività stessa, per favorirne lo sviluppo in condizioni di sempre maggiore sicurezza ed efficienza.

3. VARIE ED EVENTUALI

In considerazione del tempo ristretto ancora a disposizione, si rinvia la discussione di altri argomenti, tra cui si individua con esigenza di priorità quello della selezione delle squadre nazionali in relazione all'attività sportiva.

4. DATA, LUOGO, OdG DELLA PROSSIMA RIUNIONE

In considerazione del periodo invernale che potrebbe rendere problematico il trasferimento a Roma dal Nord, si prega il Presidente AeCI di autorizzare che la prossima riunione abbia luogo a Torino, Sabato 7 gennaio, ore 10 col seguente OdG:

1. Comunicazioni.
2. Attività sportiva.
3. Varie ed eventuali.
4. Data, luogo, OdG prossima riunione.

Si prega l'AeCI di voler cortesemente autorizzare i membri della Commissione all'uso dell'autovettura personale per la partecipazione, se strettamente necessario o conveniente.

La riunione ha termine alle ore 12 del 3 dicembre 1983.

per la Commissione
il Presidente: **P. Morelli**

PRO-MEMORIA

(allegato al verbale n. 14)

Circolare n. 41/12831/CIR «Personale delle Scuole di Volo»:

1.1.a: Requisiti del Direttore della Scuola di Volo a Vela: è spesso difficile per le Scuole trovare persona coi requisiti richiesti. Spesso le scelte devono cadere su persona estranea al Club o che comunque risiede lontano. Si ritiene preferibile ai fini della sicurezza transigere su alcuni requisiti (brevetto a motore, qualifica di istruttore) pur di avere persona disponibile all'assolvimento dei compiti di cui a 1.1.4, che possa comunque offrire adeguate garanzie grazie ad un'ampia attività di volo ed esperienza.

Circolare n. 41/12832/CIR «Infrastrutture delle Scuole di Volo»:

1 e 2: I requisiti richiesti per le aule e la sala briefing, come pure il numero massimo di allievi ammesso per lezione dovrebbero avere esplicitamente carattere di raccomandazione.

Circolare 22.5.82 «Brevetti di pilota di aliante veleggiatore»:

9.2.9.2: L'abilitazione al traino dovrebbe essere generica. Appare ingiustificato ed eccessivo richiedere un'abilitazione per ogni tipo di velivolo trainatore.

Circolare 22.5.82 «Istruttori di Volo»:

3.1.1/3.1.2: Non si ritiene essenziale per un istruttore di volo a vela possedere il brevetto a motore di 2° grado, com'è fra l'altro dimostrato da quanto praticato in quasi tutti i Paesi. Almeno per i piloti di grande esperienza volovelistica e qualificati da insegne sportive, i quali sarebbero estremamente utili ai Club sia per l'istruzione di primo periodo che per quella successiva di veleggiamento, tale requisito dovrebbe essere lasciato cadere.

9: L'attività minima biennale di 60 ore dovrebbe essere ridotta almeno a 40 e inclusiva dell'istruzione alla performance.

Nucva normativa allo studio:

3 - Abilitazioni: è eccessivo ipotizzare abilitazioni per categoria e per tipo di aliante. Per i piloti di Club: responsabilizzare gli istruttori. Negli altri casi: esigere dal singolo pilota dichiarazione di presa conoscenza del manuale di volo.

8 - Visite mediche: sarebbe auspicabile un allargamento delle sedi disponibili per controlli medici. E' questa una delle richieste più pressanti da parte della base volovelistica.

30 - Attività minima: ferma restando l'entità dell'attività minima annuale, quella richiesta per gli ultimi 6 mesi (o 90 giorni per gli istruttori) dovrebbe essere valutata in numero di atterraggi (per esempio: 2 per i piloti, 3 per gli istruttori).

38 - Commissioni di esame: Si verificano talora ritardi nelle riunioni delle Commissioni d'esame presso i Club periferici.

Cause individuate: difficoltà amministrative di Civilavia; indisponibilità di «circolatori». Rimedi possibili. aumento del numero degli Ispettori di Volo creandone anche in periferia attraverso una riduzione ragionevole dei requisiti richiesti nei bandi di concorso; aumento del numero dei «circolatori aerei» attraverso l'utilizzazione di «circolatori» in pensione anche in periferia; creazione di un «albo» di esaminatori riconosciuti idonei per singole materie di esame, esistenti anche in periferia e utilizzabili solo su esplicita autorizzazione di Civilavia.

48 - Attestato di allievo pilota solista: si valuta positivamente tale titolo, in considerazione del fatto che potrebbe consentire, fra l'altro, l'effettuazione delle prime prove di insegna.

Aviosuperfici: contribuirebbe notevolmente allo sviluppo del volo a vela la possibilità di utilizzare delle aviosuperfici esistenti per attività didattica e sportiva con verricello. Alcune di esse appaiono idonee anche agli aerotrains.

Supplemento al Verbale n. 12, Milano, 15 ottobre 1983

In aggiunta al punto 5. VARIE ED EVENTUALI, voce AeCCVV: «La Commissione propone che i 40 milioni di integrazione CONI previsti per i «Centri di Performance» e già attribuiti all'AeCCVV, siano destinati al pagamento di fatture per opere già eseguite e qui di seguito specificate:

- Ditta Rossi: impianti accumulo acqua, ca. L. 19.600.000;
 - Ditta Rossi: impianto irrigazione camping, ca. L. 5.428.000 ;
 - Ditta SNAM: pagamento parziale bolletta allaccio gas camping, ca. L. 4.438.000;
 - Ditta Lunari: movimenti terra per camping, L. 5.519.000;
 - Ditta Taddei: siepi e piante, L. 4.080.000.
- Totale: L. 39.075.000».

per la Commissione
il Presidente: **P. Morelli**

VERBALE N. 15

Torino, 7 gennaio 1984, ore 10

Presenti: Smiliar, CIBIC, membro
Egidio GALLI, membro
Gianfranco MARTEN PEROLINO, membro
Piero MORELLI, presidente
Iginio GUAGNELLINI, presidente CSC
Carlo MARCHETTI, consigliere federale V.V.
Max FABER, in rappr. AeC Torino, invitato.

Assente giustificato: Walter VERGANI.

Ordine del giorno:

1. Comunicazioni
2. Attività sportiva
3. Varie ed eventuali
4. Data, luogo, OdG prossima riunione.

1. COMUNICAZIONI

1.1 Sospensione contributi «ad personam» per brevetti e insegne a decorrere dall'1.1.84:

La Commissione esprime il parere che sia opportuno chiarire subito a tutti i Club con circolare AeCI se trattasi di abrogazione (sia pure temporanea) o di vera e propria sospensione. In quest'ultimo caso, coloro che conseguono brevetti o insegne dopo l'1.1.84 si attenderebbero comunque la corresponsione di un contributo, sia pure ritardata.

1.2 Ampliamento CTR Lugano:

Su questo argomento, già segnalato con preoccupazione dal Presidente AeVM (verbale n. 12, 15.10.83, 1.3), la Commissione ha ricevuto un'altra lettera dal Presidente dell'AVAL (datata 28.11.83), copia della quale è allegata al presente verbale. Si propone che anche questo documento sia portato a conoscenza di Civilavia e degli altri Enti interessati manifestando la preoccupazione per le gravissime conseguenze che l'attivazione di un sentiero ILS, sia pure con pendenza 6°, 5, avrebbe sull'attività

volovelistica nell'arco alpino centrale. Nel caso non si ricevano dagli Enti suddetti le più ampie assicurazioni su un intervento tempestivo atto a scongiurare il pericolo, la Commissione è del parere che l'argomento venga segnalato anche a livello politico, facendo leva su possibili aspetti concorrenziali di un'attività aerea commerciale con base a Lugano.

1.3 Richieste aliante AeCCVV a noleggio da parte di piloti italiani continuano a pervenire per conoscenza alla Commissione. Si rammenta che l'AeCCVV è tenuto a non concedere alcun aliante a noleggio quest'anno per il periodo dei pre-Mondiali, data l'esigenza di soddisfare prioritariamente le richieste di piloti stranieri. La Commissione notificherà all'AeCCVV un termine entro il quale le richieste dei piloti stranieri saranno prese in considerazione e, trascorso il quale, l'eventuale materiale residuo potrà essere messo a disposizione dei richiedenti italiani.

2. ATTIVITA' SPORTIVA

2.1 Selezione squadre nazionali:

La Commissione ricorda che il sistema di selezione sin qui adottato è stato abolito (verbale n. 13, 19.11.83, 3.1.3). Nell'attesa di definire nuovi criteri da applicare a lungo termine, in considerazione delle esigenze più urgenti (Campionati Europei Classi FAI 1984 a Vinon, Francia; Campionati Europei Classe Club 1984 a Lesce-Bled, Jugoslavia; Campionati Mondiali 1985 a Rieti), la Commissione propone alla CSC la seguente rosa di nomi da cui verranno attinti i piloti che faranno parte delle nostre rappresentative nazionali nelle tre competizioni di cui sopra: Avanzini, Bertoncini, Brigladori L., Capoferri, Colombo V., Galetto, Gavazzi, Ghorzo S., Gritti Angelo, Manzoni, Monti R., Mussio, Orsi A., Perotti, Pronzati A., Pronzati M., Urbani L., Vergani.

Europei 1984: la Commissione propone la partecipazione con 6 piloti e indica già subito i 4 seguenti: Brigladori L., Colombo V., Monti R., Mussio. Gli altri due nomi più due di riserva, desunti dalla «rosa», verranno precisati dopo accertamento della disponibilità dei possibili candidati.

Europei Club 1984: la Commissione propone la partecipazione con 5 piloti giovani, nel quadro dello sviluppo dell'attività giovanile. A tal fine segnala l'opportunità di attingere, oltre che fra i piloti della «rosa nazionale», anche fra i nominativi seguenti: Fergnani M., Guazzoni R., Merziola S., Monti L. La selezione verrà fatta dalla Commissione dopo accertamento dei titoli e della disponibilità di ciascuno.

Mondiali 1985: la selezione verrà fatta nell'ambito della «rosa», in base ai titoli e alla disponibilità di ciascuno e, in particolare, in base ai risultati dei CC.II. pre-Mondiali 1984 cui gli aspiranti sono tenuti a partecipare.

La Commissione considera la «rosa» ancora aperta per l'eventuale inclusione di nominativi che non siano adeguatamente valutati al momento attuale.

La Commissione precisa che ogni pilota dovrà provvedere autonomamente al reperimento del suo aliante e che non verranno concessi contributi a tal fine.

2.2 Decentramento del Campionato Italiano di una Classe FAI:

Raccogliendo le indicazioni emerse dal Briefing di Bologna e in considerazione dell'esigenza di far posto al numero massimo possibile di piloti stranieri nei pre-Mondiali 1984 a Rieti, la Commissione si è trovata concorde sull'opportunità di sperimentare quest'anno l'effettuazione del Campionato Italiano di una Classe FAI in una sede diversa da Rieti.

Offerte sono pervenute dall'AVA-Valbrembo (10.5 - 20.5), dall'AeVM-Alzate (26.5 - 3.6) e dall'AeC Torino (21.4 - 29.4).

Dopo un attento vaglio delle proposte, la commissione unanime propone che l'organizzazione e lo svolgimento del Campionato Italiano 1984 Classe 15 metri sia affidato all'AeC Torino, la cui offerta, allegata al presente verbale, è particolarmente ben documentata e dettagliata e il cui periodo proposto contiene 3 soli giorni lavorativi. L'AeC Torino si impegna a presentare la bozza di Regolamento e ulteriori precisazioni alla prossima riunione della Commissione.

Ai pre-Mondiali di Rieti ci saranno comunque le 3 classi, ma i Campionati Italiani verranno disputati solo per le classi Standard e Libera (oltre che Biposti e Promozione nella 2° fase).

Nel caso si renda necessario limitare il numero di concorrenti italiani ai pre-Mondiali, i primi esclusi saranno gli eventuali già concorrenti nel Campionato 15 metri decentrato (salvo quelli della «rosa nazionale» cui sarà data invece priorità per le ragioni esposte in 2.1).

2.3 Preventivi di massima e provvedimenti per le attività sportive previste nel 1984:

In ottemperanza alla richiesta di cui a circolare AeCI 10022/S, 29.11.83, sono allegati al presente verbale i preventivi relativi alle seguenti manifestazioni e attività previste: 1. Campionati Italiani 15 metri - Torino; 2. Campionati Italiani (1° e 2° fase) e pre-Mondiali - Rieti; 3. Partecipazione ai Campionati Europei 3/FAI - Vinon, Francia; 4. Partecipazione ai Campionati Europei Club - Lesce-Bled, Jugoslavia; 5. Addestramento di piloti nazionali in Australia.

Per la direzione dei Campionati Italiani Biposti e Promozione (Rieti, 9.8 - 23.8), la Commissione propone il prof. Mario Girardi, che ha già diretto egregiamente scorse edizioni della stessa competizione.

2.4 Mondiali 1983:

Il Presidente riferisce di aver recentemente inviato all'AeCI il Rendiconto relativo alla partecipazione della Squadra Italiana a Hobbs, per cui ha svolto le funzioni di Capo Missione, e ne illustra le risultanze, da cui si desume, salvo verifica da parte AeCI, che il preventivo non è stato ecceduto.

In merito ai pochi sospesi rimasti, su richiesta del Presidente, la Commissione esprime il parere che debbano essere pagate: la fattura n. 669/83, 7.10.83 della Worldwide; limitatamente all'importo di L. 779.534, la fattura Glasfaser Italiana n. 407, 21.9.83 (la parte restante, cioè L. 520.000, restando a carico del sig. Vergani); un contributo di L. 500.000 al sig. Vergani per la sua nota 15.4.83.

3. VARIE ED EVENTUALI

3.1 AeCCVV:

Sulla base di rilievi pervenuti a membri della Commissione e al Consigliere Federale da parte di soci AeCCVV, la Commissione ravvisa l'opportunità che il Presidente AeCCVV sia invitato alla prossima riunione della Commissione.

Nel frattempo, l'AeCCVV è invitato a far pervenire al Presidente della Commissione con urgenza: 1. Il tariffario completo 1984, tenendolo per ora in sospeso; 2. Elenco dei soci, con indicazione dell'AeC di appartenenza; 3. Elenco degli stages con indicazione dei nominativi dei piloti ammessi a ciascuno di essi e del rispettivo AeC di appartenenza.

3.2 Contributo paracadute AVA:

La Commissione dà benestare alla corresponsione del contributo previsto di L. 3.000.000 per n. 6 paracadute.

4. DATA, LUOGO, OdG PROSSIMA RIUNIONE

In considerazione del periodo invernale che potrebbe ren-

dere problematico il trasferimento a Roma dal Nord, si prega il Presidente AeCI di autorizzare che la prossima riunione abbia luogo a

Milano, Sabato 11 febbraio 1984, ore 10

presso la sede AeC Milano, col seguente OdG: 1. Comunicazioni; 2. AeCCVV; 3. Attività sportiva; 4. Varie; 5. Data, luogo, OdG prossima riunione.

Si prega l'AeCI di voler cortesemente autorizzare i membri della Commissione all'uso dell'autovettura personale per la partecipazione, se strettamente necessario o conveniente.

La riunione ha termine alle ore 20.40.

per la Commissione:
il Presidente: **P. Morelli**

LETTERA DELL'AERO CLUB TORINO

(allegato al verbale n. 15)

Torino, 31 dicembre 1983

L'Aero Club di Torino presenta la sua candidatura di organizzare il Campionato Italiano di Volo a Vela, Classe 15 metri sul Campo Torino-Aeritalia nei giorni 21-29 aprile 1984.

E' legittimo ritenere che in 9 nove giorni si possano realizzare almeno 4 prove valide, come previsto dal regolamento.

Contemporaneamente al Campionato si dovrebbe svolgere il «Trofeo Città di Torino», riservato a piloti non facente parte della categoria Nazionale, con aliante solo in plastica, appartenenti alle classi 15 metri, Standard, Club e Biposti. Il Campionato Italiano ed il «Trofeo Città di Torino» avranno classifiche separate. Per quanto riguarda le operazioni di volo l'Aero Club Torino si impegna ad operare con 7 aerei trainatori per poter lanciare fino ad un massimo di 50 aliante in un'ora.

Servizio Meteo: si potrà contare su:

- carte meteo del Servizio Meteorologico dell'Aeronautica Militare;
- un sondaggio termoconvettivo eseguito sul Campo al mattino;
- un servizio stabile con trasmissione del satellite.

Aspetti sportivi:

- non avendo disponibile un catalogo con le foto piloni, saranno messi a disposizione fotografie dei piloni nella configurazione atta a scattare le foto. Alle carte aeronautiche e stradali dovranno pensare i piloti.
- Il servizio cronometristi sarà affidato alla Federazione Italiana Cronometristi che saranno aiutati da volovelisti di Torino.
- Come tempi di partenza verranno presi i tempi di sgancio, che, sotto il profilo della sicurezza è ottimale.
- L'ordine di partenza verrà stabilito per estrazione indiretta e reterà in seguito di 2/7.
- Verrà predisposto un adeguato laboratorio foto.

Logistica:

- Sarà consigliabile proporre ai concorrenti di alloggiare in albergo e l'Aero Club Torino si impegna ad aiutare i concorrenti e le loro squadre nella ricerca di una sistemazione.
- Il ristorante dell'Aeroporto sarà a disposizione per pranzo e cena con menu a prezzo fisso.
- Sarà istituito un sistema di vigilanza notturna sul Campo.

— Per la scarsità di attacchi dell'acqua sul Campo viene raccomandato ai concorrenti di arrivare muniti di serbatoi adeguati.

Aspetti organizzativi:

- La quota d'iscrizione sarà di Lit. 150.000 per aliante e comprenderà la messa a disposizione di 2 rullini foto per ogni prova.
- Il costo di ogni traino sarà di L. 25.000 ed ogni pilota dovrà pagare 8 traini anticipatamente.
- Foto piloni, moduli per sorvolo piloni ed atterraggi fuori campo saranno forniti ai piloti. Ogni giorno verrà distribuita una lista con le classifiche gratuitamente.
- L'Aero Club Torino s'impegna a reperire premi, mentre le medaglie dovranno essere fornite da parte dell'Aero Club d'Italia.
- Per l'organizzazione del Campionato l'Aero Club Torino richiede un contributo di L. 15.000.000 e s'impegna di restituire la parte eventualmente non documentabile. Comunque sarà indispensabile che almeno una parte del contributo venga elargito entro il 10.4.1984.
- L'Aero Club Torino farà avere, entro il 29.2.1984 i moduli d'iscrizione, nonché copia del regolamento ai Clubs che contano tra i loro Soci Piloti di categoria Nazionale.

La Commissione di Specialità dovrà far avere all'Aero Club Torino la lista dei Piloti di categoria Nazionale nonché gli indirizzi dei Clubs al più presto.

La bozza di regolamento verrà messa a disposizione della Commissione per la riunione di febbraio.

Nel caso che per ragioni formali non sia possibile assegnare il Campionato Nazionale, Classe 15 metri, all'Aero Club Torino, si svolgerà ugualmente il «Trofeo Città di Torino» e si propone di voler disporre la selezione dei piloti italiani che ufficialmente dovranno rappresentare l'Italia ai Campionati Europei 1984, Campionati Premondiali 1984 ed i Campionati Mondiali del 1985.

Restiamo in attesa di Vs/ cortese cenno di riscontro e con l'occasione ben distintamente Vi salutiamo.

Il Presidente: **Com.te Pietro Marchisio**

LETTERA DELL'AVALE DI VARESE

(allegato al verbale n. 15)

Varese, 28 novembre 1983

Considerazioni dell'Aero Club Volovelistico Alta Lombardia al progettato ampliamento CTR Lugano in **territorio italiano** e conseguenze per il Volo a Vela locale e nazionale.

Il Volo a Vela ha avuto negli ultimi dieci anni un notevole incremento grazie ai tre aeroporti prealpini: Calcinate del Pesce, Alzate Brianza e Valbrembo, dove si svolge gran parte dell'attività volovelistica italiana.

Questi aeroporti sono nati con l'esclusivo apporto finanziario dei volovelisti che non potendo sviluppare la loro attività negli aeroporti di estrazione: Milano Bresso, Orio al Serio, Venegono, Vergiate, si sono spostati verso le montagne per diverse ragioni:

- 1) condizioni meteorologiche di veleggiamento (termiche e dinamiche) molto povere nella pianura padana, ma eccellenti sulla fascia prealpina.
- 2) Traffico - necessità di allontanarsi dalla TMA di Milano e dai CTR in esse comprese (Orio al Serio, Linate, Malpensa).

Attualmente oltre 500 piloti svolgono le loro attività in

questi tre Aeroclub con una flotta di circa 150 alianti ad alte caratteristiche e 15.000 ore di volo annuali.

L'attività didattica coinvolge tra istruttori, trainatori, meccanici, ecc. circa 30 addetti con un centinaio di allievi in fase di istruzione avanzata.

L'attività sportiva ha dato lusinghieri e positivi risultati: — diversi records mondiali — records italiani di distanza — records di velocità — centinaia di voli fino a 750 km.

Quasi tutti i titoli italiani sono stati vinti negli ultimi dieci anni, dai piloti provenienti da questi aeroporti.

La rappresentanza italiana agli ultimi campionati mondiali svoltisi negli Stati Uniti d'America, era formata da 6 piloti tutti provenienti da questi centri.

Naturalmente non bisogna dimenticare che tutto questo è stato reso possibile dallo sforzo finanziario a carico dei volovelisti che hanno costruito questi aeroporti, oggi quantificabili in diversi miliardi di lire, con notevoli sacrifici e con l'apporto proveniente da soci di ogni estrazione sociale.

Va anche doverosamente ricordato che notevoli apporti a queste attività sono dati dall'Aero Club d'Italia e dal CONI a sostegno dell'attività didattica e sportiva.

D'altra parte la nostra zona comprende: il Campo dei Fiori, la Martica e il Pian Bello, punti obbligatori per il veleggiamento didattico e per i voli di distanza, (svolti esclusivamente sulla fascia prealpina) e senza altre alternative verso sud, poverissime di condizioni tecniche e per il CTR di Malpensa.

Non bisogna dimenticare anche il traffico di alianti provenienti da diversi Paesi europei (Francia, Austria, Svizzera e Germania) che transitano normalmente sulle Prealpi nel corso dei loro voli sportivi di distanza e che

difficilmente potranno evitare l'ingresso nella zona interessata senza interrompere il loro tentativo di performance.

Alla luce delle centinaia di migliaia di ore di volo veleggiato nella zona interessata e quindi alla nostra specifica competenza meteorologica, siamo sorpresi che un ILS al di fuori degli standard internazionali (angolo di discesa 6,5°) sia stato installato in una zona con situazione meteorologica caratterizzata da:

a) situazione di instabilità, formazione di temporali, caratterizzati da forte turbolenza, grandine e colpi di vento, favorite dal riscaldamento dei pendii a sud del Pian Bello, Campo dei Fiori e Martica e dalla concomitante presenza dei laghi.

b) Situazioni di vento da Nord-Ovest. Si verificano frequentemente ad ogni passaggio di fronte e sono caratterizzati da rotori migratori e non. I fenomeni sono particolarmente accentuati dal fatto che la catena del Monte Tamaro e l'allineamento dei monti Settetermini e Pian Bello inducono fenomeni di risonanza. In queste condizioni assai frequenti nella zona, abbiamo riscontrato gradi di turbolenza molto elevati accompagnati da raffiche verticali di più-meno 10, 15 e anche 20 metri al secondo.

E per ultimo non più come volovelisti, ma come cittadini italiani, ci sentiamo di stigmatizzare il fatto che il progettato CTR in territorio italiano non potrà che privilegiare esclusivamente i vettori svizzeri a scapito di quelli italiani.

Inoltre per le ragioni sopra esposte, nell'eventualità, a nostro parere purtroppo non trascurabile di incidenti, data l'orografia della zona interessata, questi avverrebbero in territorio italiano abitato.

Il Presidente: **Dante Caraffini**

ELAN

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

DG 101 G ELAN:

Aliante di alte prestazioni in Classe Standard - Efficienza: 1 : 39 a 105 Km/h - Velocità max 260 Km/h - Capottina «pezzo unico» incernierata in punta - Eccezionale visibilità, grande stabilità direzionale - Rapida ed efficiente manovrabilità, lussuose finiture, rapida consegna.

STRAORDINARIAMENTE... ELEGANTE! E... STUPENDAMENTE ECONOMICO!!
(Omologato RAI anche in Italia)

DG 300 ELAN:

Nuovo Super Aliante Classe Standard
Efficienza: 1 : 41 a 100 Km/h (32 Kg/mq)
1 : 42 a 122 Km/h (50,6 Kg/mq)

Velocità max 270 Km/h
Grande carico alare: 50,6 Kg/mq max
Nuovo profilo con turbolatori soffianti

FORMIDABILI PRESTAZIONI! E' PIU'... IN TUTTO!!

ELAN

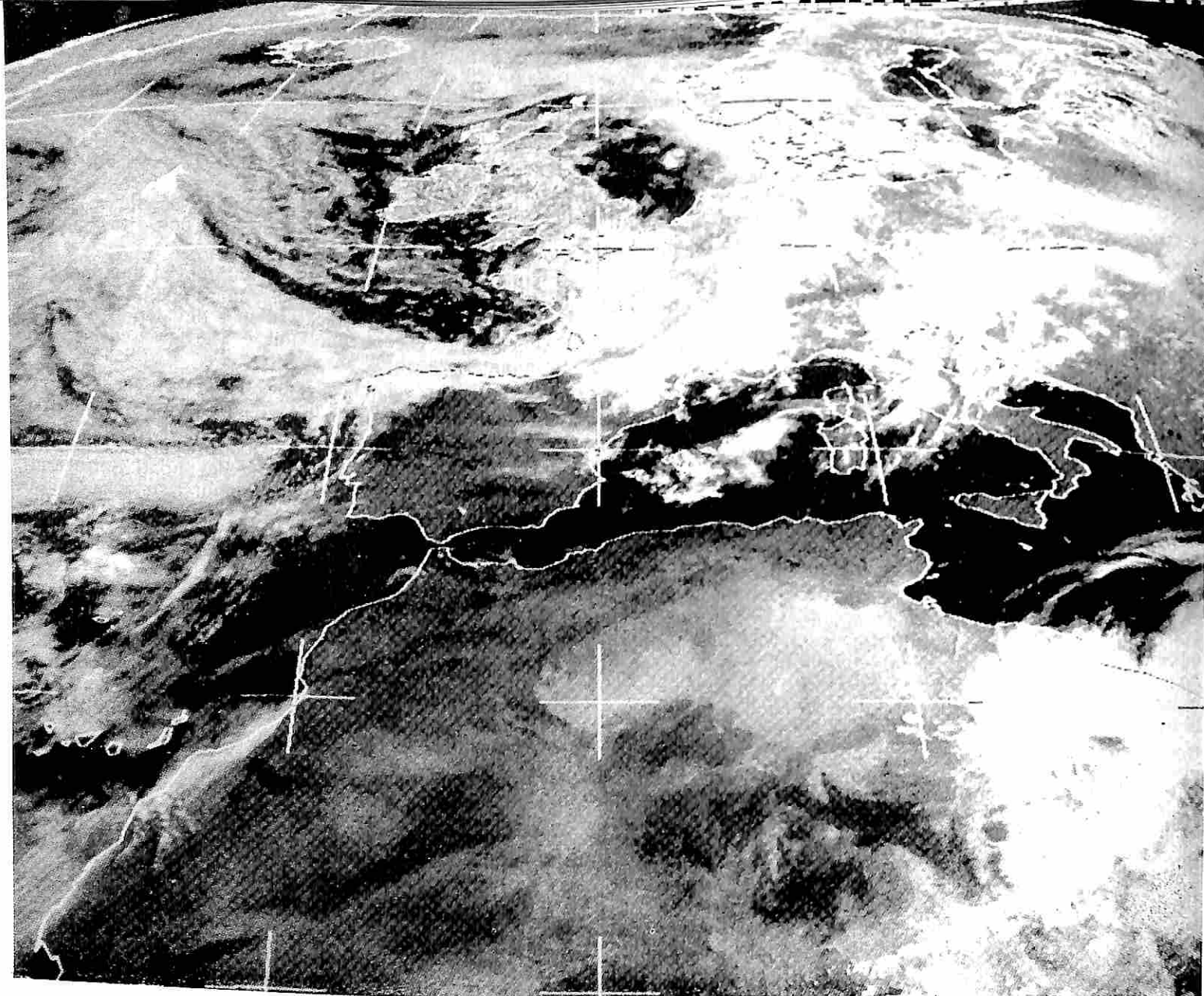
**Tecnologia d'avanguardia
e grande serietà!**

Contattate:

DE MARCO PAOLO

33044 MANZANO (UD)

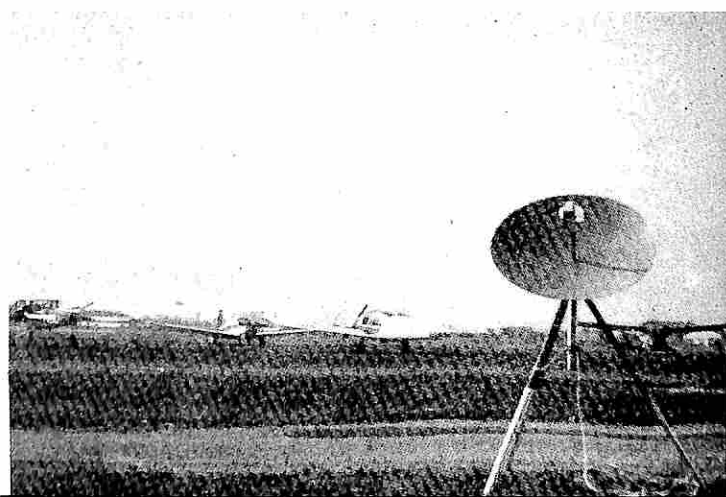
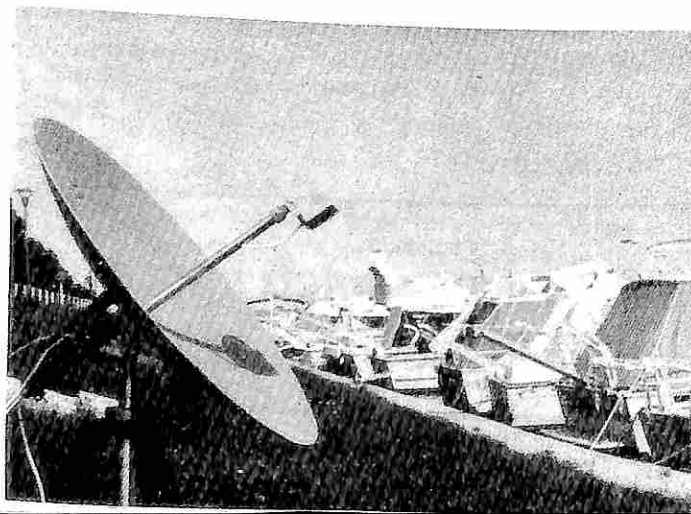
Via G. Marconi, 22 - Tel. (0432) 754120



A. P. T.
SCAN VIDEO CONVERTER PER SATELLITI METEOR
I 3 D X Z

GIANNI SANTINI

BATTAGLIA TERME (PD) - Tel. (049) 525158 - 525532



II "CERTIFICATO DI NAVIGABILITÀ": è un fastidioso vincolo o un gradito compagno di volo?

Quel pomeriggio, sulle «nostre» montagne i cumuli si stavano addensando senza badare ad economie. Era un giorno infrasettimanale; i non molti fortunati che si erano potuti permettere di lasciare l'abituale occupazione, pregustavano alcune ore di facile e tranquillo veleggiamento. Per parte mia, soprattutto, mi allettava l'idea che non ci saremmo accalcati in tanti sotto lo stesso cumulo: ce n'era, certamente, almeno uno a testa. E invece, una volta lassù, che ressa vi ho trovato! Il problema si confermò non essere quello di tenersi attaccati alle ascendenze, ma si rivelò essere quello di non cozzare contro un gran numero di deltaplani che, variopinti, si godevano una giornata anche per loro assai favorevole.

Sul finire del meriggio, chiusi gli hangars, era inevitabile che la conversazione cadesse, con accenti diversi, su quei nostri compagni di veleggiamento e sui loro mezzi. La discussione mirava a stabilire che cosa, in concreto, differenziasse, dai nostri, il loro volo e le loro macchine.

Per quanto concerne il volo, i pareri erano svariati e discordi, ma non è di questo che qui vorrei parlare. Per quanto concerne i mezzi, invece, raggiunghiamo abbastanza presto un accordo di pareri sui due o tre punti: le grosse differenze nelle prestazioni, diretta conseguenza delle altrettanto vistose differenze nelle architetture e nelle aerodinamiche in gioco, e le fondamentali differenze nel sistema di governo e, quindi, di pilotaggio.

Alla fine, mi cimentai a suggerire una ulteriore differenza, a mio vedere non meno sostanziale di tutte le altre. Gli alianti e, più in generale, gli aeromobili, sono dotati di un «Certificato di Navigabilità (C.N.)»; i deltaplani e, più in generale, gli «ultraleggeri» non lo sono (almeno per ora). Che cosa significa, in realtà, questo fatto? E' un vantaggio o uno svantaggio potere contare su un «C.N.», ma doverne accettare i relativi vincoli? Tenterò, nelle righe che seguono, di mettere ognuno in condizione di trarre, su questa questione, una propria conclusione.

Il «C.N.» è il documento con il quale l'Ente, cui la collettività demanda la responsabilità di garantire l'efficienza del materiale di volo, attesta che un determinato velivolo può volare in perfetta sicurezza alle sole condizioni che il pilota lo impieghi nei modi previsti e che esso venga assoggettato alla dovuta manutenzione.

Questo Ente in Italia si chiama RAI, in Germania LBA, in Francia Bureau Véritas, in Inghilterra CAA, negli U.S.A. FAA. A questi Istituti, per legge, è demandato il compito, in materia di mezzi aerei, di tutelare la sicurezza del cittadino. Innanzi tutto, affinché nessuno, quando se ne sta tranquillamente con i piedi in terra, corra il rischio di vedersi cadere in testa un aeroplano per cause tecniche; in secondo luogo, affinché gli utenti del mezzo aereo, vuoi come passeggeri, vuoi come piloti non corrano il rischio di vedersi mancare la macchina cui hanno affidato la loro incolumità.

Per assolvere a queste responsabilità i summenzionati Enti operano in quattro momenti:

1. Redigendo le cosiddette «Norme di Aeronavigabilità»

Si tratta di documenti che definiscono come deve essere

progettato un velivolo, apparentemente ad una determinata categoria, al fine di garantirne la massima sicurezza di impiego. Sicurezza, quindi, ottenuta mediante prescrizioni e vincoli su svariati punti del progetto: da quanto deve essere la resistenza delle strutture alla stabilità di volo, dal comportamento in stallo ed in vite alle caratteristiche di manovrabilità, dalla presenza di adeguata strumentazione sul cruscotto alla esistenza di un manuale di volo che dia al pilota tutte le indicazioni indispensabili per la corretta condotta del velivolo, dagli sforzi che devono essere applicati sui comandi per compiere determinate manovre alla visibilità dal posto di pilotaggio, dal colore dei diversi comandi alla loro ubicazione nella cabina, da come deve essere predisposto un velivolo per fare fronte a possibili emergenze a come devono essere concepiti e realizzati gli impianti al fine di conservarne una certa efficienza anche in caso di avaria.

Ogni categoria di aeromobili (velivoli leggeri, velivoli pesanti, acrobatici, semiacrobati, normali, da turismo, da trasporto pubblico, elicotteri, ecc.) e di componenti principali (motori, eliche) ha la propria «Norma di Aeronavigabilità». Ovviamente, anche gli alianti ed i motoalianti hanno la propria.

Esse si basano, in molte parti, su considerazioni teorico-scientifiche o per meglio dire ingegneristiche, ma soprattutto recepiscono l'esperienza maturata in quasi un secolo di costruzioni aeronautiche e di esercizio del mezzo aereo.

Vengono aggiornate ogniqualvolta fatti nuovi o nuove indicazioni suggeriscano di aggiungere, togliere o modificare determinate prescrizioni. E' importante, infatti, ricordare che queste «Norme» pur perseguendo l'obiettivo della sicurezza, non perdono mai di vista la necessità che l'aeroplano sia un mezzo valido ed efficiente.

2. Omologando i diversi «tipi» di aeromobile.

Rilasciare una «omologazione di tipo» significa, per i summenzionati Enti, riconoscere che il progetto di un nuovo aeromobile risponde alle pertinenti «Norme di Aeronavigabilità».

Dal punto di vista pratico, il progettista deve fornire, di questa rispondenza, chiare dimostrazioni, su ogni punto, mediante relazioni, calcoli, risultanze di prove statiche sulle strutture e di prove di volo effettuate con prototipi.

L'iter di omologazione richiede molto tempo, l'ordine di grandezza è svariati mesi, e non è detto che si concluda positivamente.

Una volta raggiunta l'omologazione, la configurazione dell'aeromobile, che è stato oggetto delle verifiche suddette, viene, per così dire, «congelata» di modo che modifiche di una qualche rilevanza non possono essere introdotte dal costruttore, a meno che lo stesso, con nuovi calcoli e relazioni, non sia in grado di dimostrare il mantenimento di tutte le caratteristiche accertate in sede di omologazione.

3. Rilasciando il «C.N.» per aeromobili nuovi.

Rilasciare un «Certificato di Navigabilità» significa, sempre per i summenzionati Enti, garantire che un certo aeromo-

bile nuovo di fabbrica è esattamente uguale al capostipite che è stato oggetto delle valutazioni e delle prove che ne hanno consentito l'omologazione.

Quanto precede viene ottenuto, dall'Ente Governativo, riconoscendo (o più precisamente «certificando») le Ditte costruttrici, accertandone, in un primo tempo, l'adeguatezza dell'organizzazione e dei mezzi, oltre alla preparazione e competenza del personale, e, successivamente, esercitando sulle stesse, in modo continuativo, una sorveglianza finalizzata ad appurare il mantenimento, nel tempo, dei requisiti riscontrati inizialmente.

Tutto questo affinché la suddetta garanzia sia il risultato di una successione di «certezze» e, quindi, affinché alla conclusione del complesso processo di costruzione di un aeromobile, si possa dire che nulla, in nessun momento, sia stato affidato al caso.

4. Rinnovando il «C.N.» alle scadenze periodiche.

Come sappiamo, ogni «Certificato di Navigabilità» ha un suo periodo di validità, trascorso il quale, l'Ente che lo ha emesso, accerta che perdurino inalterati tutti i requisiti di funzionalità e sicurezza. In pratica, in questa fase, viene fatto il punto sugli interventi di manutenzione che devono essere in accordo con i manuali, redatti dal Costruttore ed approvati dagli Enti Governativi, e che devono essere stati effettuati da Ditte e personale sostanzialmente e formalmente riconosciuti all'altezza dei compiti.

Pertanto, cercando una sintesi di quanto precede, avere un «C.N.» in corso di validità significa, per un aeromobile essere stato:

— da nuovo, riconosciuto rispondente ad un «tipo» omologato a fronte di ben precise norme;

— in esercizio, assoggettato ad una manutenzione in grado di garantire efficienza e sicurezza.

Ecco, quindi, in che cosa consiste la differenza fra un aeromobile dotato di «C.N.» ed uno che il «C.N.» non ha; è, indubbiamente, un fatto di sostanza, prima che di forma.

Il C.N. è quella cosa...

No, meglio non dire.

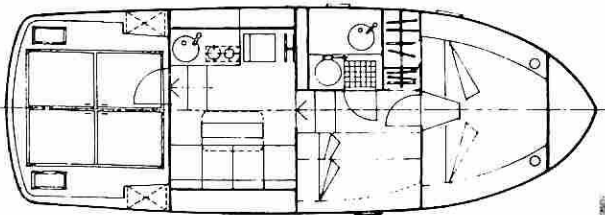
Formuliamo però un voto: visto che i politici non si decidono a fare l'Europa spero che i tecnici riescano a percorrere i tempi ed a realizzare qualcosa di «europeo»: p.e. perchè non operano in modo che un C.N. rilasciato da un paese europeo sia valido reciprocamente in tutti gli altri paesi europei? e perchè, già che sono all'opera, non estendo il concetto al mondo intero?

I numeri parlano tutti la stessa lingua (e non biforcuto come quelli di cui sopra).

L. S.

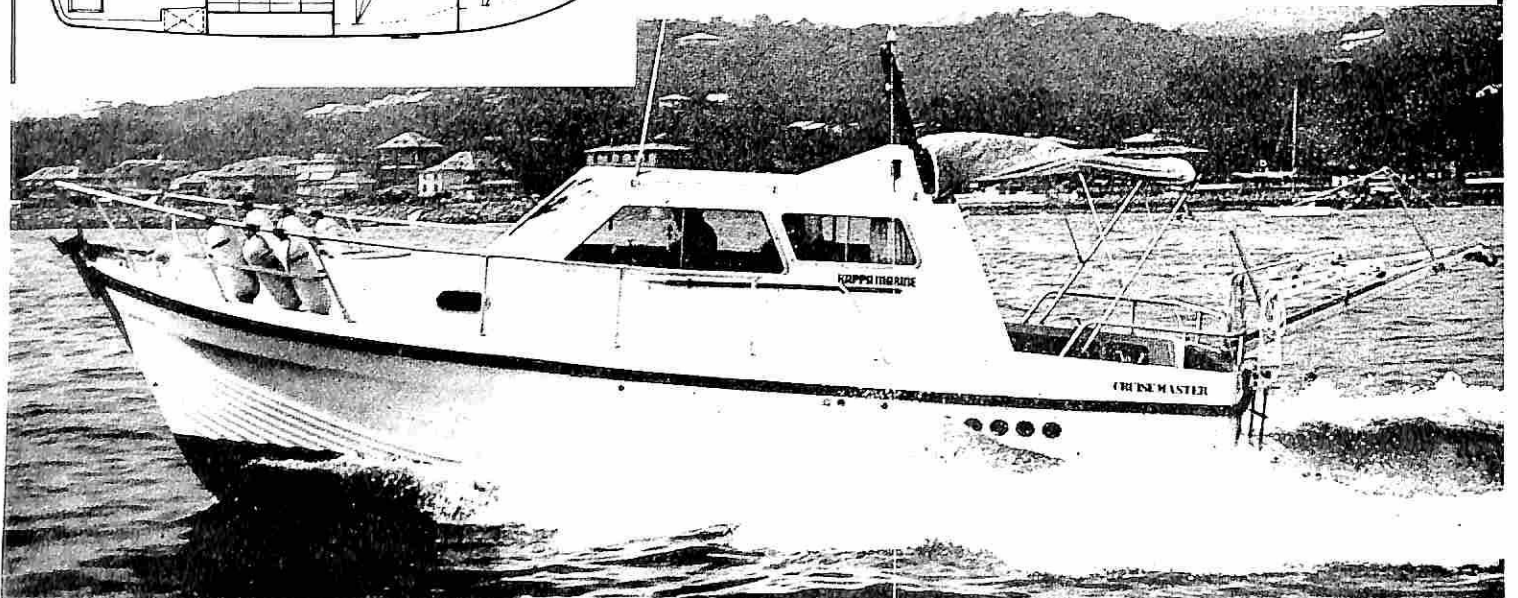
Nautica Ferrero

CRUISEMASTER "3C"



Strada val Pattonera 106/14
10133 Torino, tel. 677672 787391

Concessionaria KAPPAMARINE
Locazione, Gestione, Charter
imbarcazioni a vela e motore
consulenza finanziaria, leasing



I lavori della Commissione Sportiva Centrale

Il giorno 7 ottobre alle ore 10.30 si è riunita, presso l'Aero Club d'Italia, la Commissione Sportiva Centrale, per discutere il seguente ordine del giorno:

- 1) Approvazione verbali precedenti;
- 2) Omologazione gare volo a motore;
- 3) Omologazione gare volo a vela;
- 4) Omologazione gare paracadutismo;
- 5) Omologazione gare aeromodellismo;
- 6) Esame risultati Campionati Italiani volo a motore 1983;
- 7) Esame risultati Campionati Italiani volo a vela 1983;
- 8) Esame risultati Campionati Italiani paracadutismo 1983;
- 9) Omologazione insegne e primati di volo a vela;
- 10) Regolamento Sportivo Nazionale;
Varie.

Sono presenti:

Iginio GUAGNELLINI - Presidente
Sergio GRIPPA - Membro
Mario VENERI - Membro
Maurizio CALISE - Membro
Loris KANNEWORFF - Membro
M. Luisa D'ALESSANDRO - Segretaria

1) APPROVAZIONE VERBALI RIUNIONI PRECEDENTI

Il Presidente dà lettura dei verbali della Commissione Sportiva Centrale relativi alle riunioni dei giorni 1, 29 luglio e 24 agosto, che vengono approvati.

3) OMOLOGAZIONE GARE DI VOLO A VELA

Il prof. Veneri presenta, per l'omologazione la documentazione relativa alle seguenti gare:

VI Coppa del Velino svoltasi a Rieti dal 10 al 16 luglio '83. Sono state effettuate n. 5 prove valide. Hanno preso parte alla competizione n. 19 concorrenti ed è risultato vincitore il pilota Lamera Fiorenzo dell'Aero Club di Torino. Al termine si sono qualificati piloti di categoria nazionale i signori Acquaderni Andrea e Cosimi Giuseppe, per aver superato il 70% della somma dei punti dei primi classificati in ciascuna prova, tra i piloti di categoria promozione.

VIII Trofeo San Pedrino svoltosi a Rieti dal 4 all'11 settembre 1983. Sono state effettuate n. 7 prove, tutte valide, ed hanno preso parte alle competizioni n. 7 concorrenti. E' risultato vincitore il pilota Meriziola Stefano dell'Aero Club di Roma. La gara non è risultata valida ai fini della qualificazione in categoria nazionale poichè vi hanno preso parte soltanto due piloti di categoria promozione (cioè meno di cinque, limite previsto dal regolamento).

La C.S.C., esaminato le relative documentazione, omologa entrambe le competizioni.

7) ESAME RISULTATI CAMPIONATI ITALIANI DI VOLO A VELA

Il prof. Veneri presenta, per l'omologazione, la documentazione relativa ai Campionati Italiani di volo a vela, categoria nazionale - classe biposti e categoria promozione svoltisi a Rieti dall'11 al 21 agosto 1983. Ha svolto le

funzioni di direttore di gara il pilota istruttore volovelista prof. Mario Girardi dell'Aero Club di Roma.

La C.S.C. nell'omologare le due competizioni designa, per il titolo di campione italiano di volo a vela per il 1983:

- l'equipaggio composto dai piloti Pramstraller Wolfram e Meriziola Stefano per la categoria nazionale biposti (Aero Club di Roma);
- il pilota Monti Luca dell'AVAL Calcinante del Pesce (Varese) per la categoria promozione.

Per quanto riguarda la categoria nazionale biposti, alla luce di quanto stabilito al paragrafo 3.2 del regolamento e constatato che il pilota Pramstraller ha sempre volato in coppia con il Meriziola, lo scudetto viene attribuito ad entrambi i piloti.

Nel campionato di categoria promozione la somma dei punteggi dei vincitori delle sette prove è 5.478; l'80% di 5.478 è 4.382 e questo è il limite di soglia per la promozione in categoria nazionale; hanno superato tale limite i piloti Monti Luca, Fergnani Michele, Guazzoni Roberto, Pozzi Giovanni, Poletti Franco, i quali si qualificano piloti di categoria nazionale.

Si procede quindi con l'esame della documentazione relativa al **Campionato Italiano delle classi libera, 15 metri e standard**, inoltrata all'Aero Club d'Italia dal Presidente della C.S.O. avv. G. Roberto Gabrielli, e designa per il titolo di Campione Italiano 1983 nelle rispettive classi i piloti:

- Walter Vergani dell'AVAL Calcinante del Pesce (Varese) per la categoria nazionale classe libera;
- Vittorio Colombo dell'AVAL Calcinante del Pesce (Varese) per la categoria nazionale classe 15 metri;
- Leonardo Brigliadori dell'AVM Milano (Alzate Brianza) per la categoria nazionale classe standard.

La C.S.C. omologa la competizione per le classi 15 metri e standard, si riserva, invece, di omologare la competizione per la classe libera, avendo deciso di procedere ad un più approfondito esame del calcolo dei punteggi attribuiti ai concorrenti e del conseguente reclamo presentato alla C.S.O. dal concorrente Manzoni Roberto, avendo, comunque, accertato che le diverse procedure per il calcolo dei punteggi non determinano alterazioni sostanziali nella classifica generale finale, la C.S.C. può procedere, in via definitiva, alla designazione del pilota Walter Vergani quale Campione Italiano di classe libera per l'anno 1983.

9) OMOLOGAZIONE INSEGNE E PRIMATI DI VOLO A VELA

Il prof. Veneri presenta, per l'omologazione, la documentazione relativa a:

a) n. 9 prove parziali di insegna d'argento conseguite da:

- 1) BECCHETTI Fabrizio - durata
- 2) ALFANO Franco - durata
- 3) ALTIERI Everardo - durata
- 4) MASCHIO Ferdinando - durata-quota
- 5) ZICHE Mario - durata-quota
- 6) VESCOVI G. Pietro - durata-quota

b) n. 10 prove parziali di insegna d'argento, a completamento di n. 8 insegne d'argento, conseguite da:

- 1) ROTA Salvatore - distanza
- 2) BATASSA Antonio - distanza-quota
- 3) DAL PRA Giancarlo - distanza
- 4) BANFI Massimo - quota-durata
- 5) SOMENZI Germano - quota
- 6) ZORZOLI Carlo - distanza
- 7) SILIPRANDI Bruno - distanza
- 8) ISTELE Roberto - durata

c) **n. 18 insegne d'argento complete, conseguite da:**

- 1) DEL PRETE Pier Paolo
- 2) BIANCHI Luciano
- 3) MASELLIS Lorenzo
- 4) FLORES Pablo
- 5) FERRE' Andrea
- 6) SERVILIO Sergio
- 7) DANIELE Nicola
- 8) MARTINOLI Alberto
- 9) MARTELLA Paolo
- 10) PLATTNER Christian
- 11) TUMIATI Fausto
- 12) BALDESSARI Mirko
- 13) SANGUINETTI Rodolfo
- 14) SERAVALLI Enzo
- 15) MARCELLO Andrea
- 16) BIN Emilio
- 17) ZAMPERINI Massimo
- 18) SAVAZZI Selvino

d) **n. 11 prove di insegna d'oro, conseguite da:**

- 1) NICOTRA Mario - distanza
- 2) PAOLIERI Roberto - quota
- 3) PROSPERINI Edoardo - quota
- 4) BRIGLIADORI Leonora - quota
- 5) DELL'ORTO Gaetano - quota
- 6) GOGGI Virginio Giorgio - quota
- 7) DEL PRETE Pier Paolo - quota
- 8) SAVAZZI Selvino - quota
- 9) NUCCIO Patrizio - quota
- 10) NEDIALKOV Kostantin - quota
- 11) SCAMPA Ugo - quota

e) **n. 1 prova parziale d'insegna d'oro, a completamento di n. 1 insegna d'oro, conseguita da:**

- 1) ZANICHELLI Claudio - distanza

f) **n. 1 insegna d'oro completa, conseguita da:**

- 1) BIANCHI Luciano

g) **n. 7 prove di insegna di diamante, conseguite da:**

- 1) DELL'ACQUA Fernando - quota
- 2) NICOTRA Mario - meta prefissata
- 3) PAOLIERI Roberto - quota
- 4) PROSPERINI Edoardo - quota
- 5) BIANCHI Luciano - meta prefissata
- 6) SCAMPA Ugo - quota
- 7) ZANICHELLI Claudio - meta prefissata

h) **n. 3 prove di insegna di diamante, a completamento di n. 3 terne (quota, distanza, meta) di insegne di diamante, conseguite da:**

- 1) RIZZI Guido - distanza
- 2) SPELTA Danilo - distanza
- 3) BUDINI GATTAI Antonello - distanza

La C.S.C., esaminate le relative documentazioni, omologa tutte le prove di insegne su elencate.

Il prof. Veneri presenta, quindi, per l'omologazione la documentazione relativa ai seguenti primati nazionali:

- 25 giugno 1983
- Primato Nazionale di velocità su percorso triangolare territorio straniero, km 300 alla media di km/h 132,144
- Aliante monoposto Nimbus 3
- Pilota: Vergani Walter
- U.S.A. New Mexico.

* * *

- 2 luglio 1983
- Primato Nazionale di distanza in andata e ritorno territorio italiano - km 630
- Aliante biposto Janus
- Pilota: Gritti Angelo - Passeggero: Sugliani Maurizio.

La C.S.C. esaminate le relative documentazioni, omologa entrambi i primati.

La seduta è tolta alle ore 18.

IL PRESIDENTE

Chiaralba

Tintoria meccanica moderna s.p.a.

Sede Legale COMO - Capitale Sociale L. 300.000.000
22100 COMO - CAMERLATA
Via 1° Maggio, 14 - Telefono 031/501849

LAVORAZIONI PER CONTO TERZI

TINTURA,
INCANNAGGIO
E TORSIONE DI FILATI

PURGA E TINTURA IN STELLA
DI TESSUTI DI SETA

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



La Medaglia Lilienthal a HANS NIETLISPACH

Terzo svizzero a ricevere tale riconoscimento, dopo August Hug e «Pirat» Gehriger, Hansi Nietlispach è veramente un personaggio del Volo a Vela mondiale.

Ne fa fede una raccolta imponente di coppe, trofei, attestati che ornano la sua casa e che sono l'orgoglio ed il vanto della straordinaria Josette, che lo accompagna in tutte le competizioni.

Volò dal 1943, istruttore dal '45, fa parte della Nazionale elvetica dal '54. È stato 14 volte Campione Svizzero, ha vinto due volte il Campionato belga ed una volta quello italiano a Rieti.

Vera tempra di gladiatore, Hansi esprime il suo carattere mai domo soprattutto nelle difficoltà ed è, per questo, esempio impareggiabile per i giovani piloti.

Ha partecipato, unico al mondo, a undici campionati mondiali e tutto lascia prevedere che completi la dozzina.

Famosi anche i suoi raid a sud-ovest, oltre la valle del Rodano, verso i Pirenei e la Spagna (aveva attrezzato uno Sky con fari, per prolungare i voli oltre il tramonto) e verso nord (Augsburg e Landshut).

Ma non è sola l'attività sportiva a fare di lui un artefice del Volo a Vela moderno. Già nel '70, a Marfa, con Ann Welch, opera affinché si faccia riferimento alle fotografie scattate dai piloti nelle partenze e nei punti di virata. (Ancora nei Campionati del '68, c'erano commissari di gara ai piloni).

Il sistema «Chronomat», da lui ideato, richiese quattro anni di messa a punto e molti di più per essere accettato universalmente.

«La burocrazia impera anche nelle associazioni sportive e non soltanto negli Stati».

E la lotta alla burocrazia è un altro suo impegno. Famosa quella contro la pretesa di visite mediche complicate e costose per i piloti di volo a vela. Ora, nella Confederazione, occorre una sola visita prima del rilascio del brevetto, poi tutto è lasciato al singolo senso di responsabilità.

«Ma non è un po' troppo?» gli chiedo.

«Perché, tra una visita e l'altra, periodicamente obbligatoria, non è il senso di responsabilità del pilota che giudica del proprio stato di salute, prima di ogni volo?». Già, non ha torto.

Hansi ha ricoperto e ricopre tuttora cariche di responsabilità: per molti anni membro della Commissione Svizzera del Volo a Vela, di cui è stato anche Presidente a lungo, è oggi Vicepresidente della CIVV della FAI.

Grande amico dell'Italia, è presente costantemente a Rieti da parecchi anni. È dell'83, sua decima partecipazione, un secondo posto ai nostri Nazionali Standard.

«Rieti è l'unico posto al mondo ove Josette mi accompagna con entusiasmo e spero proprio di venirci ancora per molto tempo».

A proposito, che state combinando sul campo? Ho visto delle strane recinzioni che accorciano la pista».

«Mah, Hans, non ti so dire; credo sia una specie di Kriegsspiel dei nostri militari, ma speriamo di metterci rimedio» risponde impacciato.

Poi mi espone molte sue idee sulle competizioni.

«Sono diventate troppo complicate: non si capisce il piazzamento di un concorrente se non dopo l'elaborazione di un computer. Ma questo è disumano! Anche chi segue da terra perde ogni interesse».



RUTI - Fotobelegh

Poi ci lamentiamo che le gare sono meno frequentate! Il sistema di punteggio va semplificato. Ultimamente, ho esposto a Cibic una mia idea in proposito:

— un punto per ogni km percorso, più

— un punto per ogni km/h di velocità ottenuta, moltiplicato per un solo fattore correttivo (da 1 a 4) crescente per la percentuale dei concorrenti che ha completato la prova (1/4, 1/2, 3/4 o più).

E via tutto il resto! La perfezione non è di questo mondo».

Gli prometto di passare la proposta a Cibic.

Ci salutiamo. Dalla finestra si scorgono i picchi innevati che brillano nel luminoso meriggio invernale.

«Siamo tra i pochi fortunati mortali a poter godere di una libertà quasi assoluta, là sopra».

«Arrivederci a Rieti, Hans!».

Piero P.

VENDO DG 200 - I. NONE, anno di costruzione 1980 - ore volate 240.

Telefonare a Balzer Mario 035/251392

VENDO ASTIR CS - I. HOWA, anno di costruzione 1976 - ore volate 290, completo strumenti e radio 720 canali, paracadute Securyti, ossigeno ecc.

Contattare:

Walter Hofer - 39049 VIPITENO - BZ

VENDO M.100S a zero ore dopo la revisione delle mille. Ottime condizioni.

Scrivere alla Rivista VOLO A VELA.

Primato Italiano di velocità Monoposto Maschile su triangolo di 375 Km. (132,144 Km/h)

Il 25 giugno dello scorso anno era la 5ª giornata di allenamento ai Mondiali di Hobbs ed alla «libera» era stato assegnato un triangolo di 462 km. con vertici Kenna e Lamesa. Il triangolo da me scelto per tentare il nuovo primato sui 300 km. (Leonardo Briigliadori, 120 km/h, stabilito in Sud Africa) aveva come vertici Lamesa (121 km, sotto 80°) e Morton (135 km, 317°) con il ritorno ad Hobbs (119 km, rotta 195°). Il traguardo di partenza, lo stesso della prova d'allenamento, avrebbe però dovuto essere passato a non più di mille metri.

La meteo prevista era ottima: 2-4/8 cumuli base 2000/2300 QFE dalle 12 alle 15, poi anche 2500/2700 verso le 17-18; forza delle ascendenze anche 4-4,5 m/sec nelle ore migliori. Venti da 310° 15 nodi.

Decollato alle 14'17, sgancio su comando a 600 metri in un + 3,2 che abbandono a 1000 metri per tagliare il traguardo che passo alle 14,25 fotografando l'orologio a terra. Diritto per 4 km, centro un + 3,2 sotto un cumulo e salgo a 2200 QFE. Dopo altri 5 km. di planata verso un altro poderoso cumulo trovo un + 5,7 che mi porta da 2000 a 2850 in 2'30".

Plano per 9' a 210 km/h perdendo mille metri e col vento in coda percorro 35 km. Risalgo di 400 metri con un + 4. Altra planata, altra salita a 2200 e poi 11' di delfinate fino a Lamesa, di cui fotografo l'aeroporto alle 15,15 con 1550 di quota ed una media di 144 orari.

Il secondo lato è più debole di condizioni. Cinque salite fra lunghe e corte con media 2,6/2,8 e plafond 2400/2500 ed una punta a 2650. A metà lato sei minuti e mezzo di delfinate alla quota di 2400 mi consentono di non abbassare troppo la media nonostante il forte vento contrario (30 km/h) e le condizioni più deboli. Plano sempre a 210/220 km/h con discese di 80-100 metri al minuto, pari a 1,3/1,7 m/sec. Forse sarebbe stato meglio volare più adagio con qualche salita in meno.

Aggiro l'aeroporto di Morton alle 16,25 a 128 di media sul secondo lato e con quota 1700. Scendo poi fino a 1500 metri e faccio tre salite a 2700 con dei 2,7 di media. Planata finale da 72 km. a 220/250 con arrivo alle 17,17 (media del terzo lato 141 km/h). Anche qui sarebbe stato forse più opportuno volare più lenti ed eliminare la terza salita.

W. V.

Bravo Walter! E scusaci se l'euforia dei molti risultati ci ha fatto dimenticare qualcosa di veramente concreto.

La Redazione



Gruppo Amici Velivoli Storici

00188 Roma

Via del Labaro, 100

COMUNICATO STAMPA

Siamo lieti di comunicare l'avvenuta costituzione del GAVS, Gruppo Amici Velivoli Storici, che si prefigge i seguenti scopi:

- Ampliare la conoscenza del passato dell'aviazione italiana attraverso i suoi velivoli storici;
- Riunire gli sforzi degli appassionati di velivoli storici verso una più efficace gestione del patrimonio aeronautico;
- Ricercare ed eventualmente recuperare con i mezzi più idonei velivoli storici e/o loro parti, impegnandosi altresì a fornire ogni possibile tipo di appoggio ad iniziative private o pubbliche che tendano ad arricchire il patrimonio storico aeronautico nazionale;
- Fornire ai musei aeronautici ogni più ampia forma di collaborazione;
- Promuovere la partecipazione del Gruppo ad attività diverse nel campo specifico.

Per raggiungere tali scopi il GAVS ha lanciato varie iniziative, tra cui un concorso fotografico subacqueo, la preparazione di un archivio fotografico-documentario dei velivoli storici in Italia e varie operazioni di ricerca di velivoli sommersi. Collaboriamo inoltre con il Museo Storico dell'Aeronautica Militare per ciò che riguarda il lavoro di ricerca storica e coloristica nell'ambito dei restauri.

L'iscrizione annuale al GAVS dà diritto a ricevere il bollettino trimestrale *Ali Antiche* e l'adesivo del Gruppo. La quota di iscrizione annua è di lire 10.000 da versarsi sul C.C.P. n. 67326009 intestato a Ferdinando D'Amico.

Per ogni altra informazione rivolgersi al GAVS, Via del Labaro, 100 - 00188 Roma.

Nati ieri e già facciamo storia.

E' d'altro canto indubbio che in ogni centro di attività volovelistica c'è ormai da tempo qualcuno che vive anche di ricordi e qualcuno che ascolta con stupore incredulo le storie che questi raccontano.

Non alludiamo alle peripezie intorno allo Zoegling o all'allievo Cantù, ma al Canguro, al Passero, allo M 100: chi li ha visti alzi la mano!

Non c'è quindi da stupirsi se nasce il Gruppo Amici Velivoli Storici. E' un'iniziativa lodevole e giustificata in quanto l'evoluzione del materiale di volo è così rapida che è giusto preoccuparsi perchè ne rimanga traccia.

Proprio per concretizzare tale lavoro, gli amici del GAVS lanciano l'idea di una... «caccia all'aliante storico».

Ecco fatto. E chi ne abbia traccia si metta subito in contatto.

Auguri!

LS

MOTOALIANI·MOTOALIANI·MOTOALIANI

Contabilità semplificata per gruppi sportivi

di Luigi Bolis

Per concludere le mie note infrastrutturali indicherò stavolta un modo per realizzare le «Istruzioni Contabili» richiamate nel Gentleman Agreement's (v. pag. 253 del n. 160 di questa Rivista).

Avendo avuto l'onore di promuovere l'acquisto del Motoaliente di Gruppo, sarete certamente anche... onorati dell'incarico contabile.

Avrete già raccolte le prime annotazioni e documentazioni dei versamenti dei comproprietari, delle spese sostenute e dei pagamenti ai fornitori.

Pel momento mettete tutto ciò nel vostro cassetto preferito, intestate la prima pagina del Quaderno di Bordo (v. 1) ed andate anche voi a volare.

1. Questa la sua testata:

QUADERNO DI BORDO (per benzina e ore-motore) dell'a/m: I- pag.:

Data	litri benzina riforn.		dal contaore-motore			Nome/i Pilota/i	spunto trasfer. a schede ore pil.
	parziali	progress.	prima	odop	del volo		
(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)

N.B.: i piloti compileranno solo le colonne a, b, d, e, g.

Su di esso, ad ogni volo, i Piloti segneranno i progressivi delle «ore-motore» in decimali di ora, prelevati dalla finestrella del contagiri. Scopo è di ripartire il costo delle spese VF (v. 2) sulle ore del motore anziché della cellula. Ciò per:

- una più comoda e tempestiva trascrizione del parametro;
- rendere queste spese significativamente correlative all'elemento di maggior consumo ed usura. (il contagiri del motore esprime il tempo in ore dividendo i giri per un numero convenzionale; es. 150.000 per il Limbach 2000);
- non addebitare nessuna spesa di volo per il veleggiamento puro con grande gioia di Guido & Cecco (v. loro articolo nel numero precedente).

Alle colonne del Quaderno non compilate dai Piloti provvederà la contabilità, ogni qualvolta si accingerà ad una nuova redazione del Prospetto Periodico (v. 5).

In tale occasione, infatti, sul Quaderno di Bordo saranno prelevate, e riportate sulle schede ore-motore di ogni proprietario, eventuali nuove ore. Detto trasferimento sarà evidenziato con una T nella colonna (h) del Quaderno.

L'Aeroclub, per conto suo, contabilizzerà dagli stralci le ore volo della cellula a tutti gli effetti.

Apparirà evidente come il sistema possa funzionare anche con altri tipi di aa/mm: basterebbe sostituire al concetto ora-motore quello ora-cellula.

Il Quaderno tiene sotto statistica anche i rifornimenti di benzina. Per prove d'ogni genere si segnerà «PROVA» anziché il nome del Pilota. Allorquando due Piloti comproprietari desiderassero ripartirsi le spese di un volo, scriveranno ambedue i loro nomi nella colonna (g): la contabilità suddividerà le ore fra i due Piloti.

2. INDIVIDUAZIONE DELLE SPESE, DEI VERSAMENTI E DEI RICAVI.

- Fisse di Impianto (FI). Sono intuitive, come per esempio il costo dell'a/m e le spese iniziali per le varie pratiche onde renderlo volabile. Si includeranno gli accessori ed i ricambi. Andranno ripartite fra i piloti in parti uguali.
- Fisse Periodiche (FP). Non legate cioè all'effettiva attività di volo vera e propria, come per esempio assicurazioni, angaraggio, rinnovi Certificato di Navigabilità e simili. Si ripartiranno pure in parti uguali fra i piloti.
- Variabili di Funzionamento (VF). Per esclusione sono quelle sostenute per il volo effettivo, come per benzina, ispezioni, revisioni, manutenzioni. Saranno ripartite in proporzione alle ore-motore di ciascun pilota (v. 1).

Nel c/Cassa i versamenti dei comproprietari si sigleranno VRS; gli eventuali ricavi (v. 3) RIC.

E' così tempo di preparare la seguente altra modulistica. Potete realizzarla anche su fogli notes, che fotocopierete in grande economia man mano vi occorrerà. In detta modulistica il termine «comproprietario» è sostituito con quello più generico di «pilota» onde mantenere validi i termini anche nel caso in cui il Gruppo si regga su una struttura associativa ad «utilizzazione preferenziale» anziché di comproprietà (cfr. mio articolo sul n. 160 di Volo a Vela).

ORE-MOTORE (o «Prova»): dell'a/m: I- pag.:

Data trasfer. dal Quaderno	nuove ore	nuovo progressivo
(a)	(b)	(c)

N.B.: una scheda per le «PROVE» ed una per ogni pilota.

CONTO CASSA dell'a/m: I -

pag.:

Data movim. denaro	c a u s a l e		ENTRATE	USCITE	ESISTENZA	
	sigla	descrizione (facoltativa, v. sulle schede dei VRS e delle varie Spese)			segno algebr.	importo
(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)

N.B.: unico conto.

VERSAMENTI del pilota dell'a/m: I -

pag.:

Data	nuovo importo	nuovo progressivo
(a)	(b)	(c)

N.B.: una scheda per ogni pilota.

SPESE dell'a/m: I -

pag.:

TIPO: Fisse d'Impianto (FI); Fisse Periodiche (FP); Variabili di Funzionamento (VF).

Data	descrizione	nuovo importo	nuovo progressivo
(a)	(b)	(c)	(d)

N.B.: una scheda per ogni tipo di spesa, da indicare con una X nel corrispondente quadrato.

PROSPETTO PERIODICO N. dell'a/m: I -

Aggiornamento progressivo del/...../198.....

Sigle pilotti	Spese FI/n. pilotti	Spese FP/n. pilotti	Ore- motore pilotti	Spese VF/ ore-motore pilotti	VF pilotti D x E	Sp. tot. pilotti B+C+F	Versam. pilotti	Segno	SALDI		Costo dinamico ore-motore prescind. da Capit. e Int. (C+F) / D
									Importo H-G	(M)	
(A)	(B)	(C)	(D)	(E)	(F)	(G)	(H)	(I)	(L)	(M)	
TOT.										(medio ponderato)	

N.B.: per i calcoli ed i riporti delle colonne B, C, D, E, H saranno prelevati i progressivi delle aggiornate schede competenti. Il saldo corrisponderà a quello del c/Cassa se versamenti e pagamenti saranno stati tutti effettuati. Unico Modello per ogni aggiornamento.

3. Ora potete tirar fuori le note ed i documenti contabili originari, degli avvenuti versamenti dei comproprietari, dei debiti verso fornitori e, se del caso, dei crediti nei confronti di terzi.

Ogni versamento lo scriverete sulla scheda del versante e come entrata nel c/Cassa. Dopo averlo stampigliato con una R (Riportato) archiverete il documento.

I debiti verso i fornitori li smisterete scrivendoli sulla competente scheda di spese FI, FP o VF (talvolta l'importo di una fattura deve essere ripartito su più tipi di spese) e segnerete con la R i loro documenti. Se non sarà ancora tempo di pagarli li rimetterete nel cassetto. Se invece fossero già stati soddisfatti (od allorquando lo divenissero) scriverete l'operazione anche nel c/Cassa come «Uscita» e, dopo aver affiancato alla R una P (Pagato), potrete pure archivarli.

Vediamo ora alcune particolari operazioni. Allorquando si verificasse un ricavo per rivendita del bene o di una sua parte si avrà un **credito nei confronti di terzi**. In questo caso il valore riportato sulla scheda, poniamo FI, sarà preceduto da segno meno, mentre nel c/Cassa sarà «Entrata». (Tutto il sistemino, del resto, può operare con segni algebrici, consentendo anche eventuali storni di scritture).

Un altro caso particolare è quello della spesa per benzina sostenuta direttamente da un pilota in trasferta. Egli la presenterà alla contabilità per la registrazione e la riscossione, come se si trattasse di una normale fornitura di terzi.

Il saldo del conto Cassa corrisponderà al denaro disponibile. Oltre una certa cifra la disponibilità potrà essere depositata sul Libretto al Portatore I -

I suoi interessi saranno prelevati e ripartiti fra i comproprietari in parti eguali, registrandoli come se fossero versamenti di ognuno.

Il proprietario la cui disponibilità risultante dalla colonna L della più recente redazione del Prospetto Periodico (v. 5) divenisse inferiore a «tot» lire sarà invitato ad un nuovo adeguato versamento.

4. Come si vede, qui soprattutto sta la semplicità del sistema, schede e conti non saranno mai chiusi. Essi continueranno progressivamente sinchè vivrà la comproprietà. Le pagine via via completate saranno archiviate: la contabilità continua permetterà di tenere in evidenza solo i fogli più recenti.

Cambiando proprietario si cambierà il nominativo sulla scheda, ma questa continuerà a governare la «quota».

Ovviamente la perfetta ripartizione e competenza delle spese fra i diversi proprietari imporrebbe che essi non mutassero mai. (Ciò comporta, per esempio, che verificandosi cambiamenti fra i Proprietari il valore commerciale della quota particolare in compravendita, dovrebbe tener conto di eventuali prossime straordinarie spese VF che graviteranno sulla quota in funzione delle ore-motore anche della precedente proprietà. Analoga osservazione per ratei assicurativi e simili. Ma questa valutazione, che peraltro è solitamente influenzata da altre considerazioni, è al di fuori dei compiti della contabilità di Gruppo).

5. Il Prospetto Periodico è la scrittura più espressiva della serie. Potrà essere redatto ogni qualvolta lo si creda od occorra; per esempio in occasione del cambiamento di proprietario, onde conoscere la situazione di debito o di credito del proprietario uscente. Oppure allorquando esistessero sensibili scostamenti dalla media nell'utilizzo delle ore-motore fra i comproprietari, onde richiedere versamenti più aderenti alla realtà in atto.

I comproprietari potranno controllare i loro versamenti di un periodo, facendo la differenza fra il valore della colonna (h) di un Prospetto con l'analogo del precedente Prospetto.

Schede e Prospetto permetterebbero svariate altre statistiche, come quella del consumo benzina per ogni ora-motore (ottenuto dividendo l'ultimo valore della colonna (c) del Quaderno di Bordo per il totale ore-motore della colonna (d) del Prospetto, ad uno stesso momento).

Alla liquidazione del Gruppo, dopo aver controllato che tutti i debiti ed i crediti siano stati pagati e riscossi, i valori (e loro segni) delle colonne L (ed I) determineranno l'ultima equa ripartizione fra i comproprietari.

L'elementare monografia finisce qui. La lettura di quanto segue, certamente parto di professionale deformazione, è facoltativa.

* * *

6. Dopo un certo periodo di tempo, potrebbe essere opportuno conoscere l'intero **reale** costo, che via via si consolida, dell'ora-volo. Ipotizzando un utilizzo ad intensità costante la stessa distorsione inflazionistica potrebbe essere corretta applicando le formule che riporterò più sotto. In esse le variabili (ed i valori esemplificati, tratti da una recente applicazione) sono:

A_t = Anni d'ammortamento già trascorsi al momento del calcolo (Es. 10).

K_p = Coefficiente variazione valore monetario per le spese fisse FI, ottenuto dividendo un significativo Indice Istat (per es. del costo della vita) dell'anno in cui si fanno questi calcoli (es. 600) con quello dell'anno di acquisto dell'a/m (es. 122). (Nell'esempio 4,92).

P_{ia} = Percentuale media inflazione annua così determinata: $(\sqrt[A_t]{K_p} - 1) \times 100$ (Es. 17,27).

K_s = Coefficiente variazione valore monetario per le spese periodiche e variabili FP e VF. Determinato con:

$$(((1+P_{ia}/100)^{A_t} \times A_t) / (((1+P_{ia}/100)^{A_t} - 1) / (P_{ia}/100))). \text{ (Es. 2,1677).}$$

i = 0,05 = Interessi figurativi ogni lira di capitale FI. Sono contenuti, di entità classica, perchè sono applicati a valori reali, corretti cioè nell'inflazione. Segnerete ZERO se non ne vorrete tener conto.

B = Totale delle colonne (B) del Prospetto (Es. 24.500.000)

C = Totale delle colonne (C) del Prospetto (Es. 20.900.000)

F = Totale delle colonne (F) del Prospetto (Es. 17.100.000)

D = Totale delle colonne (D) del Prospetto (Es. 803)

A_a = Anni totali stimati per ammortamento a valore finale zero. (Es. 15).

K_t = Coefficiente di conversione ora-motore in ora-volo, ottenuto dal rapporto fra ore motore ed ore cellula. (Es. 0,824).

C_{ov} = Costo dell'ora-volo compresi capitali investiti ed interessi figurativi; espresso nel valore della moneta in atto mentre si effettuano i conteggi.

Il **tenore** finale è il seguente: $C_{ov} = ((2A_a(BK_p + K_s(C+F)) - BK_p(2(A_a - A_t) - iA_t(A_a + 1))) / (2A_a D)) K_t$

Potreste darvi pena di calcolarne il valore. Il colpevole della vostra conseguente riflessione è sempre quel Pitagora che insegnò quanto «**il numero misura la realtà e consenta di penetrarne il significato**».

Ma non impressioniamoci più del necessario. Impariamo dall'amico Pirovano che per le Spese del suo Gruppo di volo si rassegna filosoficamente presto con la puntuale battuta: «TANTO SIAMO IN TANTI!».

G. GIUSTI

21013 GALLARATE (Va)

Via Torino, 8 - Telefono (0331) 781.368

CONCESSIONARIO:

Batterie dryfit



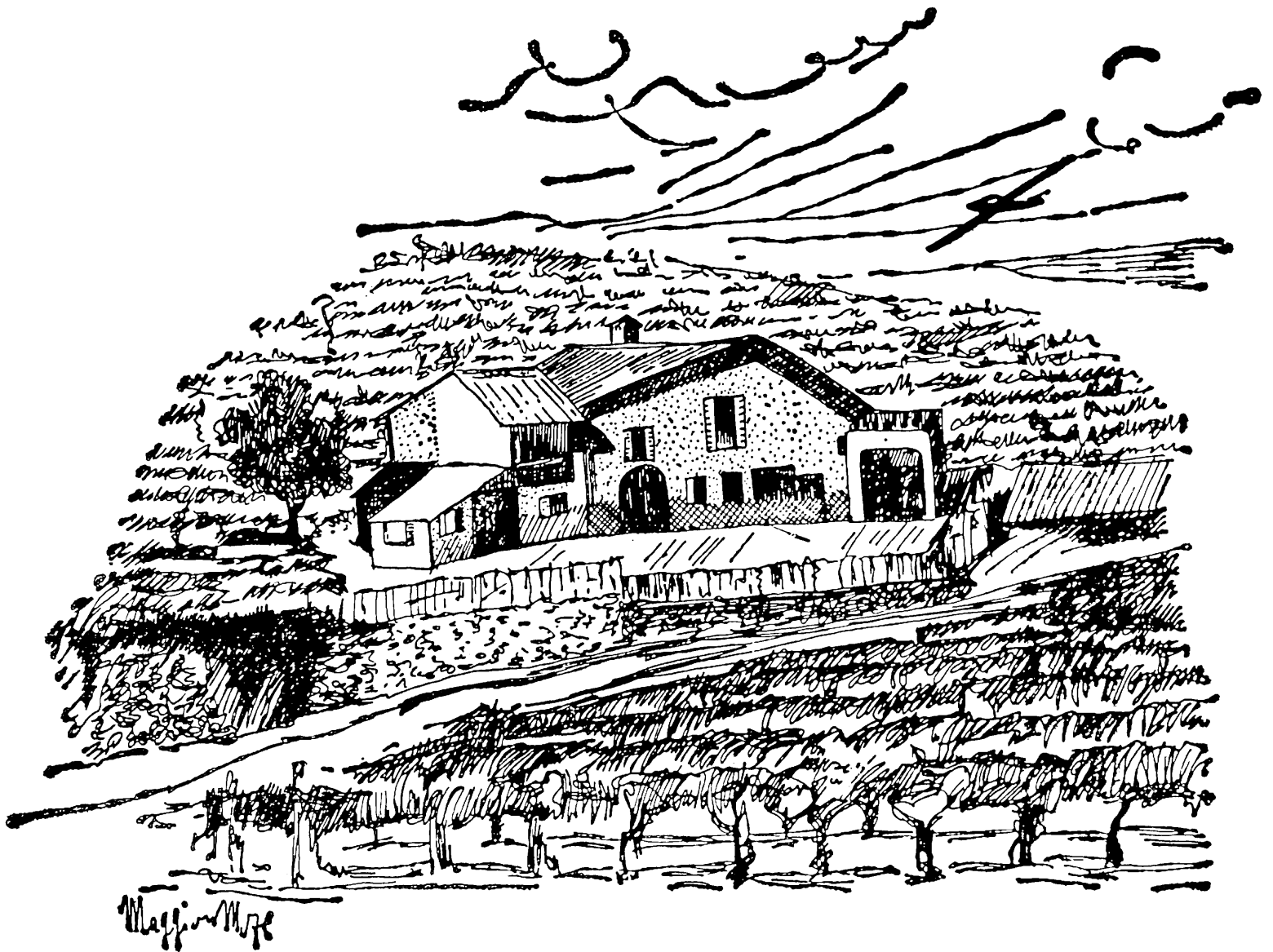
COMPONENTI ELETTRONICI



AZIENDA VITIVINICOLA

« Sit del Toni »

di Mussio Antonio



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

Tel. 030/726596-722422

ULTIMISSIME

A PROPOSITO DI PEGASE

Cara «mamma» Margherita, ho letto con molto piacere le tue righe in difesa del Pégase, anche se mi accusi di «sputare» sentenze.

Sono contento innanzitutto perchè qualcuno scrive, ed è quello che stiamo cercando di ottenere se non da tutti almeno da molti, e poi perchè difendi con calore una tua idea e, perchè no, una tua macchina.

Ma io non ce l'ho con il Pégase, del quale ho parlato bene dopo Rieti e parlo bene in questo stesso numero commentando i Campionati Inglesi della standard. Io critico, e non sono il solo, il Pégase da 60 kg/mq di Hobbs, del quale ho riferito ben poco di quello che ho sentito lì dagli addetti ai lavori. Forse se ci fossi stata anche tu ti saresti fatta la stessa idea.

Comunque sempre con affetto ed augurandoti meravigliosi voli

tuo Smilian

PRIMI VOLI

Il 19 ottobre ha volato per la prima volta l'ASK-23, l'aliante della Schleicher progettato da Kaiser e destinato nelle intenzioni della casa a sostituire nei club quel Ka8 dello stesso progettista che è stato in Germania l'aliante più diffuso per lo svezzamento ed il primo periodo (anche se a Striedieck è servito per il suo primo record mondiale di andata e ritorno di circa 800 km su quella che sarebbe diventata in seguito l'autostrada di questo tipo di primati).

E c'è stato anche, il 1° dicembre, l'at-tesissimo primo volo dell'LS 6, già prenotato da tempo a scatola chiusa da molti piloti ed il cui approntamento è stato ritardato da varie difficoltà.

Le prime impressioni sono buone: ci auguriamo che la nuova creatura del costruttore che con l'LS 4 ha dato nuovo impulso alla classe standard possa competere con i Ventus e con gli ASW 20 C per rendere più interessante e vario anche il campo della 15 metri.

I CAMPIONATI INGLESII DELLA STANDARD

In Inghilterra i campionati nazionali delle tre classi si svolgono in località e tempi diversi. Quelli della standard si sono disputati a Husbands Bosworth

piuttosto tardi, dal 13 al 22 agosto, e sono stati caratterizzati dall'affumicamento dei piloti le cui maggiori fonti di termiche sono state per tutto il periodo gli incendi di stoppie.

45 concorrenti hanno disputato 7 prove lunghe da 148 a 320 km, con un numero di fuori campo dell'ordine del 25% (ricordiamo che questo dato per i campionati della 15 metri era del 98%). Le velocità (93,4 km/h la più alta) riflettono le condizioni non eccezionali.

I campionati hanno rappresentato un grande successo del Pégase, che con tre macchine in gara ha conquistato il 1° posto con Spreckley, il 3° con A.E. Kay ed il 7° con White (un commento inglese: «il fatto che il Pégase somigli all'ASW 19 non vuole necessariamente dire che vola come quello»). Quattro LS 4 occupano gli altri posti fino al 6°, nell'ordine con Wells, Wills, Smith e Benoist. Buona impressione ha destato anche il DG 300, in questo caso il prototipo, all'8° posto con W. M. Kay.

In complesso solo 14 aliante dell'ultima generazione (i citati LS 4, Pégase e DG 300) sui 45 partecipanti.

FATTORI DI CORREZIONE

I fattori di correzione tedeschi, che sono stati adottati anche per il regolamento dei Campionati Italiani dell'anno scorso, come lo saranno per i prossimi Campionati Europei di Classe Club (ai quali potranno partecipare aliante con coefficiente 102 o meno), sono stati rielaborati per il 1984 dal noto pilota Gerhard Stich del DFVLR (Istituto per la Ricerca Aeronautica e Spaziale).

Le principali variazioni rispetto alla tabella precedente riguardano lo smembramento degli aliante standard in vetroresina dall'unico gruppo con coefficiente 100 in tre gruppi, la elevazione del coefficiente dei 15 metri ASW 20C e Ventus rispetto agli altri 15 metri e un aumento dei coefficienti delle super orchidee nella libera.

Riportiamo qui di seguito i nuovi valori e, tra parentesi, quelli precedenti:

- 124 Nimbus 3/24,5 m (122);
ASW 22/24 m (122)
- 110 ASW 20C (108);
Ventus a/b (108)
- 108 Janus C/20 m (112)
- 104 Janus B/18 m (108);
Caproni Calif (110)

96 Twin Astir (carr. fisso) G 103,
Twin II (98)

Apprendiamo all'ultimo momento che anche il volo a vela austriaco ha adottato la tabella tedesca.

CONFERMATI A LESCE I TERZI CAMPIONATI EUROPEI CLASSE CLUB

Come avevamo anticipato nel n. 158 della nostra rivista i terzi Campionati Europei Classe Club si terranno a Lesce; nelle vicinanze dell'incantevole lago di Bled, a circa metà strada tra Tarvisio e Lubiana.

In effetti la cosa deve ancora essere approvata dalla sessione primaverile della CIVV, ma non sembra ci siano difficoltà dato che non ci sono altri concorrenti all'organizzazione di questa manifestazione.

Le gare avranno luogo dal 2 al 13 maggio, gli allenamenti ufficiali dal 28 aprile al 1° maggio, ma ci sarà possibilità di allenamento già dal 20 aprile. Il campo di gara si estende nella larga valle compresa tra le Caravanche e i versanti nord delle Alpi Giulie; le condizioni meteorologiche sono normalmente ottime nel periodo fissato per le gare.

Gli organizzatori intendono adottare la nuova definizione tedesca della classe club che consentirebbe la partecipazione di tutti gli aliante che hanno un coefficiente pari a 102 o meno nelle tabelle tedesche, e cioè praticamente di tutti gli standard ad eccezione degli LS 4, Pégase e DG 300 (ma senza zavorra).

Si possono iscrivere al massimo 6 piloti per nazione, aumentabili a 8 fino al raggiungimento di un totale di 50 concorrenti.

Per quanto riguarda la logistica non c'è problema con le disponibilità di alberghi a prezzi convenienti offerte da Bled.

a cura di Smilian Cibic

Cosa scrivono?

DA SAILPLANE AND GLIDING

DICEMBRE-GENNAIO

Il numero «Natalizio» si apre con una notizia che ci riporta invece alle asso-

late giornate di agosto: è del 3 di questo mese infatti, la notizia (con resoconto) di Tom Docherty che è riuscito ad attraversare la Manica a bordo del suo Nimbus 2C, volando per 666 km da Lasham a Joigny a sud di Parigi (quando riusciremo noi ad attraversare lo stretto di Messina?). Per il momento cerchiamo di seguire il consiglio di Tom che dalle ultime sue righe ci dice: «e se non vi riesce alla prima volta, tentate, tentate ancora!!!». Sempre attratti dal «continente» gli «Isolani» con la voce di Max Bishop raccontano le invitanti bellezze di Romorantin, un paradiso volovelistico, tra Orleans e Limoges.

I campionati Nazionali Inglesi classe Standard svoltisi dal 13 al 21 agosto hanno visto il primo classificato venire incoronato pure come «Re Affumicato»: pare infatti che la caratteristica saliente di queste gare sia stato il trovare lungo il percorso termiche generate dalle stoppie in fiamme. Dice l'autore dell'articolo di aver continuato a tossire per una settimana anche dopo che le gare erano terminate!

Primi classificati: Spreckley su Pegasus, secondo Wells su LS4, terzo Ray su Pegasus e quarto Wills su LS4 (una bella lotta tra le marche oltre che tra i piloti!).

Troviamo poi un «articolo riflessione» sul futuro del volo a vela e articoli riguardanti la sicurezza: del traineratore (cavi compresi) e su come si è potuto sventare un incidente di lancio al-verricello.

E per concludere, in «La super Star del Volo a Vela», un articolo di Chris Riddell, troviamo la recensione del nuovo libro scritto da Ann Welch «Happy to Fly». E' forse un invito ad acquistarlo?

DA AVIASPORT

AGOSTO

Questo numero è ancora dedicato ai due avvenimenti dell'anno: i campionati mondiali di Hobbs, dei quali ormai sappiamo tutto, e la sesta Trans-europea vinta quest'anno da Daniel Maillard; secondi Denis Flament ed Eric Soubrier.

Appare poi una breve relazione sul diciottesimo congresso de l'OSTIV, tenutosi contemporaneamente ai mondiali di Hobbs. Tra i temi trattati la tecnologia (aerodinamica, strumenti, tecniche di volo) la meteorologia, gli aspetti medici del Volo a Vela.

SETTEMBRE

L'eco dell'impresa di Federico Blatter non si è ancora spenta e questo mese vediamo che anche Aviasport dedica un bell'articolo ai suoi 1000 km sulle Alpi.

Il resto della sezione Volo a Vela della rivista è dedicato alle gare: 1) Vinon '83 (18-27 luglio) con ben 101 partecipanti ha visto vincere la Standard dal solito Ragot (LS4), seguito da Chenevoy (LS4) e Badum (LS4); la Biposti da Herrmaan (Janus B), seguito da Hirtz (Janus) e Aboulin (Janus); la Corsa da Delylle (LS3) seguito da Lopitiaux (ASW 20F) e Fache (Mosquito), gli unici Italiani del gruppo — Balzer e Rizzi — si sono classificati rispettivamente al 37° ed al 38° posto; la Libera (indovinate un po') da Rantet (ASW 22) seguito da Blatter (Nimbus 3) e da Kapfer (ASW 22), anche qui gli Italiani — Mussio e Rocca — si sono classificati al 13° e 14° posto.

2) Il nono concorso di Bailleau (1-11 agosto) con 66 concorrenti divisi tra Standard e Corsa, ha visto nella prima la vittoria di Theisinger (LS4) seguito da Burgevin (LS4) e Horn (LS4), e nella seconda la vittoria di Stouffs figlio (ASW 20) seguito da Bouillon (Ventus) e Castel (ASW 20F).

3) Breve panoramica anche su Issodun (4-13 luglio) con 42 piloti: 26 «case-recci» e 16 stranieri.

4) E per finire la Biposti di Poitiers (2-13 agosto), contemporanea quindi a Bailleau con più o meno le stesse condizioni e 33 alianti in gara, che ha visto vittorioso Thellier (Janus C) seguito da Cascan-Joubert (Janus B) e Leroul-Jaccod (Twin Astir).

NOVEMBRE

Numero quasi completamente dedicato ai motoalianti e «al fai da te». E parlando di motoalianti, non si è più all'epoca dei progetti, ma si è già in produzione. Ecco qualche nuova macchina per chi si vuol dilettare.

1) Le Solitaire: sebbene questo voli già da più di un anno e mezzo il costruttore Burt Rutan non ha ancora dato informazioni sulle sue caratteristiche; senza dubbio perchè la macchina è ancora suscettibile di modifiche. E' un motoalante monoposto a Canard destinato agli amatori con l'utilizzo di alcuni elementi già prefabbricati. Il gruppo motopropulsore interamente retrattile in volo, si alloggia in un pozzetto che occupa tutta la prua ed è chiuso da 2 ante. Il motore montato ultimamente è l'italiano KFM 107 bicilindrico piano da 25 cv con un'elica da 90 cm.

Il posto di pilotaggio, dietro il motore, presenta una capottina prestampata incernierata sulla destra.

2) Il Windrose: prototipo Americano d'aspetto più tradizionale; il suo studio è basato essenzialmente sulla ricerca della semplicità e dell'economia; con soluzioni di costruzione più facili e rapide. Il Windrose può essere utilizzato come aliante puro, ma è sta-

to concepito per ricevere anche un motore, sul prototipo, è un Cuyuna da 32 cv sistemato dietro l'abitacolo con l'elica in presa diretta del diametro di 75 cm. Gli impennaggi sono posti all'estremità di una putrella di sezione rettangolare che regge anteriormente il cassone che forma l'abitacolo.

3) Il Blue Wren: questo modello sta per venire alla luce in Australia a Sydney dopo 4 anni di studio da parte di una piccola équipe condotta da Reg Todhunter. E' di costruzione mista in tubi di acciaio saldati che si associano a materiali compositi.

Il longherone della deriva è metallico e la parte anteriore del posto di pilotaggio è in vetroresina.

E' un'ala alta. La sua motorizzazione sembra aver posto dei problemi poiché, non trovando un motore adatto, l'équipe ha deciso di realizzarlo in proprio utilizzando due piccoli monocilindri accoppiati e trainanti l'albero dell'elica con una cinghia dentata con un rapporto di riduzione 1/2.

Il Blue Wren è ancora un prototipo, ma se la richiesta sarà sufficiente i suoi creatori apriranno il manuale per la scatola di montaggio.

a cura di Pat

da SOARING

SETTEMBRE 1983

Questo numero è quasi interamente dedicato ai Campionati del Mondo di Hobbs, con descrizione dettagliata sulle prove svolte e sui metodi usati per il traguardo di partenza e sulla organizzazione in genere.

Troviamo diversi articoli riguardanti la sicurezza: il problema diventa sempre più pressante visto il numero degli incidenti che aumenta di anno in anno.

OTTOBRE 1983

In copertina troviamo una fotografia rappresentante un particolare schiacciamento di I-26 scattata a Midlothian, Texas, in occasione dei Campionati nazionali su I-26.

34 gli iscritti e finalmente una gara senza nessun tipo di handicap. Si sono svolte solo tre prove a causa delle avverse condizioni meteo che, come al solito si erano presentate eccellenti durante le giornate di prova.

Si può volare anche a casa seduti davanti ad un microcomputer Apple 2. Esiste infatti un simulatore che ti procura termiche, cumuli, aliante, strumenti, carte e perfino la cartina barografica al termine del volo.

Il pilota deve naturalmente cercare di fare il suo percorso evitando di atterrare fuori campo.

Ognuno può scegliere la propria prova (distanza libera, andata e ritorno, triangolo, quadrilatero).

Ci sono 15 piloni, boschi, montagne, laghi e le polari di 12 alianti da poter scegliere.

Il Software dello «Skyrace» (questo è il nome del programma) può essere caricato solo su Apple II, Iie, III con Applesoft di almeno 48 K RAM, necessita di una unità «disk drive», di un monitor o televisore a colori.

L'IBM ne avrà disponibili 20/25.

Ad Hartford in occasione del convegno si svolgerà la prima gara su computer!

NOVEMBRE 1983

Il numero di novembre è in pratica una guida di tutti gli alianti eccezion fatta per quelli di cui non sono riusciti ad avere documentazione fotografica o della cui esistenza non erano sicuri.

E' questa la 4° edizione del «Sailplane Directory» edita dalla SSA.

a cura di Margot

LUFTSPORT INTERNATIONAL NOVEMBRE 1983

Un'intera pagina dedicata a Rieti «una città del Volo a Vela», così definita, appare sul mensile tedesco specializzato nelle cronache sportive dell'aria. L'articolo è anonimo, ma una attenta lettura individua lo stile del simpatico Pitt, alias E. G. Peter.

Più che una descrizione dei luoghi, del clima, delle strutture, dei paesaggi, lo scritto è una apologia dell'ambiente reatino.

Volo a vela e panorama, escursioni e temi di gara, meteorologia e buona cucina, storia medievale e punti di virata, si alternano piacevolmente; ne nasce una sorta di «Italienische Reise» (con licenza di J.W. Goethe) in chiave volovelistica.

Il viaggio dalle Alpi agli Appennini Centrali attraverso la ricca Lombardia e l'Emilia; poi le antiche strade, che richiamano alla memoria il latino del ginnasio; l'ultima fatica sull'altipiano reatino e lo stanco viaggiatore arriva a metà dello Stivale.

Rieti è unica nel genere volovelistico: a fianco della pista di volo c'è un grazioso villaggio per i volovelisti, con servizi e piscina; un ottimo ristorante è punto d'incontro per i racconti e lo scambio di esperienze tra piloti e squadre; le strutture di assistenza alle gare sono ottime.

Si è a soli 15 km dal massiccio del Terminillo, punto d'appoggio per le partenze, ed in mezzo ad altopiani, colli di ogni altitudine, montagne di

altezze cospicue. I temi di gara (tra i 180 ed i 620 km, quest'anno) offrono possibilità di voli assai variati.

Dalla termica al pendio in situazioni influenzate dalle brezze dei due mari, spesso in onda, si vola a sud quasi fino alla costa di Napoli ed a nord fino al territorio fiorentino.

Da un lato una natura indenne, come il Parco d'Abruzzi dove vivono ancora orsi e lupi in libertà, dall'altro un territorio segnato da una delle più insigni civiltà.

Tutto questo, insieme all'ospitalità di una popolazione generosa, come spesso è dato conoscere nei fuori campo, darà veramente un nuovo accento ai prossimi campionati mondiali.

a cura di Piero P.

...

E' anche un augurio, Pitt, e faremo di tutto per non deludere!

SPOSTATA A NAPOLI LA DIREZIONE COMMERCIALE PARTENAVIA

Dopo l'ingresso della Partenavia nel Raggruppamento Aeritalia con il compito di accentrare tutte le attività di aviazione generale, gli uffici sono stati spostati presso l'aeroporto Capodichino a Napoli, ecco il nuovo indirizzo:

PARTENAVIA
Costruzioni Aeronautiche S.p.A.
80026 CASORIA (NA)
Via Cava - Tel. 081/7596311
Telex: PARTNA 720199

SPOSTATA LA DATA DELLE TRADIZIONALI GARE DI HAHNWEIDE

Il gruppo Volo a Vela Wolf Hirth e V. che dal 1966 organizza le abituali gare nel periodo dell'Ascensione è stato costretto a spostare la data nel periodo estivo e precisamente dal 29 giugno al 7 luglio 1984.

Se il numero dei partecipanti lo permetterà, le gare si svolgeranno divise nelle quattro classi: Standard, 15 metri, Libera e Biposto.

Per gli eventuali interessati l'indirizzo è il seguente:

FLIGERGRUPPE WOLF HIRTH e V.
7312 KIRCHHEIM-TECK HAHNWEIDE

1° MOSTRA MERCATO ULTRALEGGERI

L'Aero Club «L.M. Resta» di Voghera ha indetto per il 5 e 6 maggio 1984 una mostra mercato dell'ultraleggero, per tutti gli appassionati di deltaplani, trikes, ultraleggeri a due e tre assi.

La partecipazione è aperta a proprietari, progettisti, produttori e distributori ed è pure gradita la partecipazione di aeromobili di costruzione amatoriale.

Le macchine in esposizione potranno essere ricoverati in caso di vento e di notte in un hangar di 900 mq che sarà completamente libero e disponibile per l'occasione.

Per le adesioni è possibile contattare la segreteria dell'Aero Club dal martedì alla domenica al n. 0383/91500 oppure la segreteria del Comitato organizzatore al n. 0383/92637 dalle 14 alle 17 dei giorni lavorativi.

La scomparsa di Ugo Bertoncelli

Abbiamo avuto la notizia della scomparsa dell'amico UGO BERTONCELLI, avvenuta a FAYENCE dove da tempo risiedeva, incredibilmente per una caduta in bicicletta.

Italiano, originario del Garda, ha vissuto a Grenoble. Appassionato di montagna si era avvicinato al volo a vela a 40 anni ma con una tale passione da farlo diventare presto uno dei pilastri ed il trascinatore dei piloti di quella scuola di volo in montagna che è stata Grenoble negli anni '55-'65.

Stabilita con noi una grande amicizia, invitato a Calcinate, vi aveva passato per lunghi periodi parecchie delle sue vacanze. Poi a Rieti e poi ancora a Calcinate; tutto sapeva fare con grande modestia.

Molti, moltissimi sono i piloti italiani che hanno volato con lui, molto hanno appreso e tutti gli dobbiamo qualcosa.

Una figura inconfondibile, passo lento da montanaro, curvo sulle spalle, modesto e instancabile, volava da alpinista e insegnava il volo a vela come una guida alpina. Una smisurata passione: ci ha passa-

to segreti ed esperienze con grande generosità.

Trasferitosi a Fayence dopo la pensione, viveva a due passi dal campo di volo. Ci scrive la moglie: era felice perchè poche settimane prima aveva passato la visita ed aveva ancora volato. Una banale caduta in bicicletta, altra attività a cui si dedicava ultimamente, ce lo ha tolto per sempre.

Alla cara Signora Emilia, ai due figli, il nostro abbraccio ed il rimpianto per la perdita di un grande, caro, generoso amico.

Il Centro Studi
del volo a Vela Alpino

PRIMATI MONDIALI... COME SE PIOVESSE!

Con le abitudini prese da alcuni piloti tedeschi di andare a passare le ferie di fine anno nell'emisfero australe c'è solo da aspettare di sentire quanti primati hanno battuto.

Ma ragioni di cavalleria e di precedenza cronologica ci fanno parlare prima di un'americana, Joann B. Shaw, che ha cancellato dalle tabelle dei primati mondiali il più vecchio tra quelli di distanza e di velocità, quello della russa Zaiganova sulla distanza con meta prefissata del 1966.

L'americana il 7 agosto 1983 a Snyder nel Texas ha percorso con un Nimbus 2 la distanza di 748,19 km.

E veniamo ai soliti tedeschi e cominciamo naturalmente da Hans Werner Grosse, al quale la sessantina di anni non sembra pesare troppo: con il suo ASW 22 dalla solita base di Alice Springs in Australia ha migliorato per due volte consecutive il primato di velocità su triangolo di 500 km. Il 14 dicembre ha realizzato la media di 153,76 e sei giorni dopo 160 km/h. E' questo il ventiseiesimo primato mondiale volato dal forte pilota specializzato da tempo nelle imprese solitarie.

Non lontano dalla base di Grosse sono andati gli specialisti del biposto Erwin Mueller e Karl Senne, riteniamo con lo Janus speciale ribattezzato Mue 2. Il 26 dicembre hanno volato un'andata e ritorno di 1040 km, superando di circa 39 km il precedente limite degli americani Knauff e Gannon.

Per Muellere è il quarto primato per biposti.

Ma chi veramente sta diventando un monopolista di primati di specialità è Fritz Rueb, che ne detiene già sette per motoalianti. Si è fatto motorizzare un Nimbus 3, denominato Nimbus 3 MR, ed è ripartito alla volta del Sud Africa, dove aveva battuto i primati che già detiene, con l'intenzione, tra le altre, di volare un triangolo di 1250 km. Al momento non abbiamo ancora notizie sui risultati.

Aggiungiamo che sono in Australia anche i nostri Capoferri e Zoli, e che quindi dobbiamo aspettarci quantomeno un buono scrollone alla tabella dei primati nazionali: in quanto a imitare Grosse, non mancano certo l'età e la esperienza.

E a proposito di Capoferri, una piccola curiosità statistica: il suo primato di velocità su triangolo di 100 km è l'unico primato italiano che supera l'80% della corrispondente prestazione mondiale (81% per l'esattezza). Ne abbiamo che arrivano al 27%: forse sarebbe il caso di lanciare una campagna dei primati per aggiornarci un po'.

A RAYSKALA I CAMPIONATI EUROPEI MOTOALIANTI

Dal 25 giugno al 7 luglio avranno luogo a Rayskala in Finlandia i Quarti Campionati Europei di Motoalianti.

Le gare si svolgeranno su tre classi:

- Classe libera, comprendente anche i biposti di alte prestazioni;
- Classe 15 metri;
- Classe biposti.

Le iscrizioni si chiudono il 31 marzo.

Chi è interessato a maggiori dettagli può rivolgersi alla nostra rivista.

19° CONGRESSO OSTIV A RIETI NEL 1985

La prima lettera del 1984 dell'OSTIV porta la comunicazione che il 19° Congresso si terrà a Rieti in occasione dei Campionati Mondiali. La conferenza verterà su tutti gli aspetti scientifici e tecnici del volo a vela. In proposito sono richieste relazioni per la Sessione Scientifica (principalmente meteorologica e medicina aeronautica), per la Sessione Tecnica (aerodinamica, strutture e propulsione) e per la Sessione Congiunta (questioni interdisciplinari, strumentazione).

Il termine per la presentazione degli estratti (500 parole) è fissato per il 20 giugno 1984.

ULTIMA ORA

Con riferimento all'articolo sul questionario su questo numero aggiungiamo due note.

La prima, a proposito di partenze nelle gare, per dire che ai campionati tedeschi di classe club ed a quelli biposti si adotterà la partenza con il tempo preso allo sgancio.

La seconda ci fa particolare piacere. Avevamo auspicato l'introduzione di gare di aeromodellismo nei «Giochi della Gioventù», ma evidentemente qualcuno ci ha preceduti. Abbiamo infatti trovato nel nostro Aero Club un prospetto illustrato dell'Aero Club d'Italia, che troviamo particolarmente ben fatto, diretto ai ragazzi e intitolato «Vuoi diventare aeromodellista? - L'Aero Club d'Italia ti aiuta e ti informa». Speriamo che l'iniziativa abbia la diffusione ed il successo che merita e che contribuisca ad avvicinare numerosi giovani agli sport del volo.

Lettere al Direttore

Caro Scavino,

non so cosa imponga il cerimoniale quando si tratti di fare cerimonia al Gran Maestro Cerimoniere.

Ti ho visto spesso artefice di premiazioni altrui, al termine di competizioni e di ricorrenze varie, certo poco consapevole che, prima o poi, sarebbe toccato anche a Te.

Non sono qui a fare la Tua agiografia, ma non credo si possano passare sotto silenzio i Tuoi quarant'anni di volo a vela, metà dei quali passati a dirigere questa nostra rivista.

Se i Tuoi primi voli sono del '43, l'approccio è certo antecedente e ne fa fede il tesserino della RUNA, l'AeCl d'allora, cui eri associato come «Ballilla» (non preoccuparti: il reato è prescritto) nel lontano '38.

Dopo gli anni perduti per il re di Prussia, sei stato tra gli artefici della rinascita di questo sport e credo proprio che il moderno Volo a Vela italiano Ti debba qualcosa.

Molti amici hanno voluto che buttassi l'esca, con queste poche righe, e si ritroveranno a Calcinate, per festeggiarTi, la prima domenica di marzo.

Anche a Te è naturalmente esteso l'invito:

«La S.V. è pregata di non mancare».

Non volermene.

Piero P.

Invocati i codici, non ho potuto rifiutare. Spero solo che non indaghino troppo sul mio privatissimo passato volovelistico, altrimenti: addio festa!

LS

Una parabola: ovvero "CHI SI LAMENTA..."

nella quale si dimostra che la sopportazione è una virtù seconda solo al volo a vela

di JIM FOREMAN

Sta scritto che Iddio creò la terra con le sue montagne ed i suoi ruscelli. Quand'ebbe finito, Egli tornò sui suoi passi per ammirare il suo lavoro e si accorse di aver creato una piccola valle nel nord del New Mexico che era così piccola che apparentemente non serviva a nulla. Ma siccome tutto ciò che Dio ha creato deve avere uno scopo, Egli disse: «Chiamerò questo posto Taos e questa sarà la casa degli Hopi e degli Hippie (o di qualcosa che gli somiglia). Io darò all'aquila il dominio su tutta la vallata e le procurerò delle termiche potentissime affinché possa veleggiare altissima per spaziare sul suo regno. Manderò poi ogni estate delle persone chiamate turisti per procurare cibo e vestiti agli Hopi e agli Hippie. Durante l'inverno farò cadere la neve sulle montagne per invogliare gli abitanti delle terre di Teja a venire a divertirsi». E quando Dio si accorse che la gente di Teja si divertiva stupidamente sulla neve e si spaccava le ossa, allora creò i medici ortopedici e le Mercedes per farle guidare agli ortopedici. Il tempo passava e ogni estate venivano i turisti, e ogni inverno arrivava la gente da Teja e l'aquila volava alta.

Tutto andava per il meglio.

Poi, al solstizio d'estate di un anno recente, mentre gli Hopi facevano la danza della birra di mais e gli Hippie la bevevano, fumando delle strane piante arrotolate in cartine a zigzag, l'aquila notò un'insolita banda di turisti arrivare nella vallata.

Ognuno trascinava un grande bozzolo bianco dietro la sua auto.

L'aquila ammirò con meravigliato sgomento come i bozzoli, quasi per metamorfosi, si tramutavano in levigati uccelli dalle lunghe ali. Alcuni di questi uccelli erano fatti con il vetro della sabbia, altri con il metallo dell'oceano, e alcuni con il legno delle foreste.

«Guarda quegli stupidi uccelli con un solo piede come si devono appoggiare su di un'ala per evitare di cadere» rise l'aquila.

Poi, sorprendentemente, uno ad uno, questi nuovi uccelli incominciarono a prendere il volo, inseguendo un uccello più piccolo e rumoroso che imitava il verso di un giovane orso. Appena capivano di essere incapaci di catturare il cucciolotto fuggitivo, abbandonavano la caccia e cominciarono a girare nelle termiche dell'aquila, unendosi a lei nel volo veleggiato.

«Salirò così alta che non mi potranno inseguire» pensò l'aquila battendo le ali contro l'aria. Ma i nuovi uccelli salirono e salirono fintanto che non divennero dei puntini alti nel cielo.

Questo era troppo perchè l'aquila lo potesse accettare, e così chiamò Iddio per fargli spazzar via dal cielo questi nuovi uccelli.

«Dio, molti nuovi uccelli hanno invaso il mio cielo. Sono molto più grandi di me, ognuno porta un turista nel becco e possono volare alti quanto le nubi, almeno fino a 18.000 piedi. Io potrei essere capace di farne andare via uno, ma ce ne saranno almeno una trentina qui sopra, adesso! E oltre tutto hanno almeno 20 punti di efficienza in più di quella che tu hai dato a me, e possono salire proprio come me».

Rispose Iddio: «Non posso permettere che succeda questo alla mia aquila! Pesterò i piedi fino a far alzare una nube di polvere per accecarli, e manderò giù la pioggia per ba-

gnare le loro ali così che non possano volare, e farò soffiare un gran vento per distruggere gli uccelli e seccare le gole dei turisti che li hanno portati in questa vallata». E così fece.

Il pomeriggio dopo l'aquila tornò da Dio gracchiando: «Sono tornati, sono tornati! E sono ancora nel mio cielo! Non hai fatto niente di buono ieri! I turisti hanno semplicemente legato a terra gli uccelli perchè non potessero essere soffiati via, hanno lavato via la polvere dai loro corpi con l'acqua del posto ed hanno dissetato le loro gole con le bottiglie d'acqua della sorgente delle Montagne Rocciose mista al tuo miglior orzo e luppolo!».



(Vignetta di Gill Parcell)

Dio andò su tutte le furie nel sentire il resoconto dell'aquila, così quel giorno pestò i piedi anche più forte, mandò giù un vero e proprio diluvio e soffiò con tutta la sua potenza, proprio al traverso della via dalla quale gli uccelli avrebbero dovuto atterrare.

Ma ahimè! i suoi sforzi non servirono a niente perchè i nuovi strani uccelli, pur con i forti venti sulla faccia, furono capaci di atterrare senza fare una piega.

Appena posati i piedi a terra, un'orda di turisti corse in loro aiuto per trattenerli dall'essere soffiati via, fino a quando poterono essere legati a terra o rientrare nei loro bozzoli.

Venne il terzo giorno e l'aquila tornò a lamentarsi da Dio: «Ieri li hai soffiati ancora via. Non sai proprio fare niente di buono? Quegli uccelli sono tornati ancora nel mio cielo!».

Rispose Dio: «Aquila, ho osservato questi nuovi uccelli e mi sembrano abbastanza simpatici. Nessuno di loro ti ha attaccata, non mangiano i tuoi conigli, non inquinano il cielo; e allora, perchè ti lamenti?». «Ma — protestò l'aquila — quelli sanno volare molto più alti e veloci di quanto tu abbia dato a me la possibilità di fare! Ho sentito che uno di loro ha volato per 10.000 Zeolups (è la misura che le aquile usano per indicare i 500 chilometri!) sul

triangolo che ha per piloni Villa Grove ed Espanola. Mi ci vogliono tre giorni per fare un volo di quel genere, e il turista che aveva nel becco ha solo 30 ore di volo a bordo di questo tipo di uccello. Quando io avevo così poche ore, dovevo stare bene attenta di non cadere fuori dal trespolo tutte le volte che atterravo. E, per concludere, l'uccello con il quale ha fatto il volo viene da Zuni, e non è certo un Hopi o un Hippiie per i quali tu hai creato questa vallata!».

A questo punto Dio, che si era proprio stufato, disse all'aquila: «Aquila, tu ti lamenti sempre per qualche cosa! Prima perchè i conigli che ti fornivo erano troppo piccoli e difficili da cacciare; poi perchè la moglie che ti ho dato sta diventando troppo brontolona, e adesso è la volta di questi nuovi strani uccelli. Ma cos'è che ci vuole per farti felice?».

L'aquila piagnucolò: «Non è giusto! tu hai fatto me, e le persone con dei buffi nomi fanno questi altri uccelli. E per di più, questi veleggiano molto meglio di me. Che, sono forse uno scarto di produzione oppure un altro dei tuoi stupidi errori?».

Rispose Dio: «Tu non sei uno scarto ed io non faccio errori».

«E allora — disse schioccando le dita l'aquila — che mi dici dei noccioli degli Avocado?».

«E piantala di parlarmi dell'incidente dei noccioli degli Avocado» tuonò Dio; «Ne ho già sentite abbastanza, e poi penso proprio che siano della giusta grandezza».

«Oh, sì, se gli Avocado fossero grandi come angurie!» ribattè l'aquila.

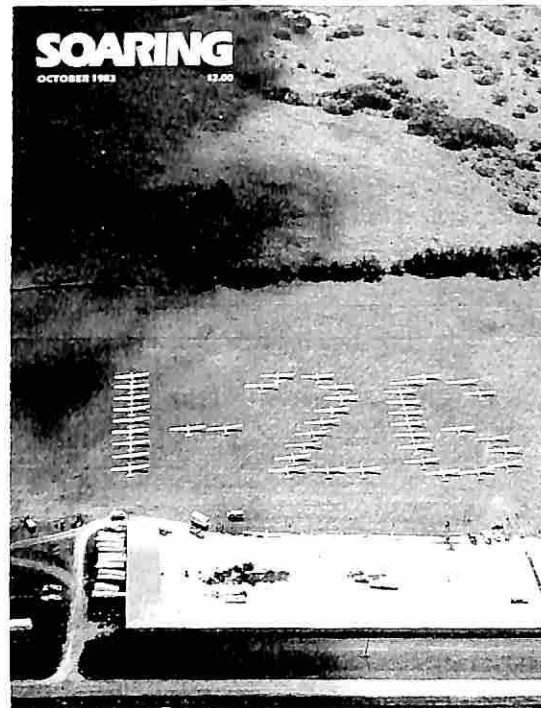
«Basta!!» tuonò Dio lanciando fulmini e saette per meglio sottolineare il tutto: «Ancora una parola e passerai il resto della tua vita a fare il pollo! Stupido uccello, non mi interessa se sei l'Uccello Nazionale, fila a mangiare lucertole!».

E così l'aquila salì in alto al Wheeler Peak tutta imbron-

ciata, Dio si prese il suo riposo settimanale ed i nuovi uccelli volarono e volarono. I turisti ebbero un tempo meraviglioso e gli Hopi e gli Hippiie prosperarono, e tutto filò per il meglio.

(da «Soaring», ott. '83 a cura di Patrizia Golin)

**A
B
B
O
N
A
T
E
V
I**



Scrivete a VOLO A VELA

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.

Con il più candido degli entusiasmi abbiamo aperto questa rubrica nella convinzione di poter stabilire un costante dialogo con i nostri lettori, ma dopo le molte pagine nessuno si è fatto avanti. Si ha l'impressione che il tutto sia caduto nel vuoto, nell'indifferenza.

Ma sappiamo che non è così.

Si tratta solo della pigrizia calligrafica che affligge i nostri volovelisti i quali per fortuna (?) non sono afflitti anche da quella verbale.

E non molliamo! Siamo convinti di essere sulla strada giusta così come siamo certi che il nostro Jacop sta componendo ancora tante cartelle che continueremo a pubblicare ed i nostri volovelisti a leggere.

E questo ci basta, anche se non ci soddisfa.

La Redazione

Una vita può dipendere dall'ELT, ma non solo da quello

Un giorno dello scorso aprile un pilota austriaco decollava verso mezzogiorno con il suo ASW 19 per un volo in montagna e dopo meno di un'ora, per un errore di manovra, si infilava in un bosco di abeti, finendo in posizione verticale, praticamente invisibile dall'alto.

La neve attutiva l'urto, ma non abbastanza per risparmiargli fratture ad entrambe le gambe; la radio era fuori uso e la sua salvezza dipendeva da pochi oggetti contenuti in un pacchetto di sopravvivenza (un coltello, una pistola lanciarazzi, uno specchietto per segnalazioni, una lampadina), da una giacca a vento foderata di rosso, un accendino, materiale per picchettaggio ed infine da un ELT.

Il pilota non si perdeva d'animo, con l'aiuto del coltello si liberava dall'abitacolo e poteva prepararsi con i rami di abete ed il paracadute dispiegato un giaciglio che lo riparava dal freddo intenso. Nonostante l'ELT fosse in funzione, solo a sera inoltrata un aereo che lo ricercava nella zona si accorgeva di un suo razzo e definiva la posizione che consentiva il recupero il mattino dopo.

In effetti il satellite russo di ricerca e salvezza SARSAT che svolge questo servizio captava rapidamente i segnali dell'ELT, la stazione francese di Tolosa che fa da ponte per l'Europa riceveva l'indicazione della zona dell'incidente (un cerchio di circa 60 km di diametro) e inviava un telex che perveniva a Vienna alle 3 del pomeriggio.

Purtroppo era la prima volta che si presentava un caso del genere, e siccome in un aeroporto austriaco qualcuno stava facendo delle prove con un ELT, i segnali dell'aliante incidentato venivano erroneamente attribuiti a dette prove. Solo quando l'aeroporto di partenza segnalava la mancanza di notizie dell'infortunato si chiariva l'equivoco e veniva fatto decollare l'aereo che avvistava il pilota.

Tutto quindi finiva bene, anche se poteva finire meglio. Ma dall'episodio si possono trarre diversi utili insegnamenti.

Innanzitutto sull'utilità dell'ELT, che in Austria è obbligatorio dall'inizio di quest'anno. Da quello che leggiamo a proposito di questo incidente, il satellite passa ogni mezz'ora, quindi per male che vada capta il segnale mezz'ora dopo l'incidente; i francesi che fanno da ponte non perdono tempo. Ma non deve succedere quello che è successo in questo caso e, se da un lato non si può che incoraggiare la diffusione del dispositivo, è opportuno dall'altro concordare una procedura con gli enti che possono ricevere la segnalazione da Tolosa.

Ma anche con l'ELT il pilota austriaco non se la sarebbe cavata se non avesse avuto il coltello per liberarsi dal relitto, i razzi per farsi localizzare, e così via. E qui credo che noi siamo piuttosto carenti. Quanti piloti che pure fanno voli importanti (ma la cosa può capitare anche a 20 km dal campo) hanno a bordo un minimo di attrezzatura? Non sarebbe il caso di studiare e diffondere un elenco minimo delle cose da tenere nell'aliante quando si va in volo sulle montagne?

a cura di Smilian Cibic

L'angolo della sicurezza

a cura di Jacob C.

CAP. 17 - Due lunghe planate finali

Per il numero 17) ho in serbo qualcosa di leggero, cosicché anche i superstiziosi potranno rilassarsi e leggere finalmente l'Angolo della Sicurezza senza toccare... ferro!

Vi propongo uno dei più bei racconti di volo a vela, poco noto in Italia.

«Il segnale d'allarme diede il via alla corsa dei piloti verso gli aerei parcheggiati ai bordi della pista. Una rapida accensione dei motori e subito il rullaggio e il decollo sulle gresse del campo di Suwon (Corea). La data: luglio 1952. La mia missione: portare la squadriglia di quattro F86E Sabre alla intercettazione dei MIG 15 che stavano attaccando i nostri F84 cacciabombardieri in missione sul fiume Yalu che divideva la Corea del Nord dalla Cina.

«Qui è il radar, salite a 33.000 piedi con rotta 330. Tracce nemiche provenienti da Antung». Le istruzioni per la salita e sulla rotta da prendere mi arrivavano in cuffia dal controllo al suolo, mentre eseguivamo le esse di posizione per permettere agli ultimi decollati di raggiungere la formazione.

Saliti a 33.000 piedi e in rotta, ci preparavamo ad intercettare i MIG che provenivano da nord, dopo essere decollati dal loro aeroporto di Antung oltre il fiume Yalu. Sulla linea del fronte provammo le armi e continuammo in rotta.

"Numero uno, sei tu che comandi". "O.K." risposi. Questo era quanto volevo sentire in quel momento. Usavamo un trucco che mi aveva insegnato Jim Jabara. Feci cenno al mio gregario di scendere con me di 2.500 piedi e contemporaneamente accostammo sulla destra della rotta seguita dal 3 e 4 di un paio di chilometri. A questo modo, eravamo coperti dal sopra e dal dietro dal numero 3 e 4 che ci potevano osservare le spalle. La stessa cosa valeva per loro da parte nostra. Il segreto era però di mettere la coppia più alta appena sotto il livello di condensazione della scia dei gas di scarico. In questo modo, ogni attaccante dall'alto avrebbe dovuto attraversare lo strato di condensazione della scia e lo avremmo visto facilmente. Ci volle un mucchio di tempo prima che i cinesi si accorgessero di questo trucco».

... Lentamente il trainatore raggiunse la quota di sgancio (600 metri). Al segnale, battito delle ali, sganciati e raggiunsi quella che sembrava l'unica termica di tutta la zona. Doveva esserlo, infatti, poichè tutti i 52 alianti del campionato erano lì a spiralarne lentamente nel mezzo metro in attesa di raggiungere la quota per il taglio del traguardo.

Era il terzo giorno di gara dei 39.º Campionati di Classe libera degli Stati Uniti d'America a Minden - Nevada (anno 1972). La prova era un triangolo di 320 km (Minden - Aeroporto di Air Sailing - Schurz e ritorno).

Mano a mano che raggiungevano la quota sufficiente al taglio, gli alianti procedevano verso il traguardo, lo passavano e ritornavano all'unica termica per risalire e rifare il taglio. Fu a questo punto che guardando per caso verso nord, sulla rotta per il primo pilone, vidi un piccolo cumulo che si stava allora formando poco più ad est del Monte Rose, all'incirca sulla verticale di Reno.

Il fenomeno era alquanto strano, date le condizioni meteo previste per la giornata (non molto incoraggianti) e decisi di rischiare una partenza anticipata rispetto a quelle che erano le mie previsioni di briefing. La maggior parte degli altri concorrenti aspettava nel roccolo che le condizioni migliorassero e che permettessero una partenza più veloce. Mano a mano che procedevo in rotta, osservavo che il piccolo cumulo si andava rapidamente sviluppando. Al traverso di Virginia City il cumulo si era talmente sviluppato che cominciava a mettere in ombra un quarto del primo lato. Dopo una decina di minuti degenerando e sviluppandosi in altezza, metteva in ombra più della metà del primo lato. Chi aveva deciso di aspettare per una partenza ritardata, non ce l'avrebbe mai fatta ad attraversare l'area interessata dalla degenerazione mentre, al contrario, io stavo viaggiando sotto il nero ad alta velocità e con ottimi valori. All'improvviso, i valori di salita finirono e...

«Alla velocità di 700 km all'ora e usando le stesse tattiche di volo che il Barone Von Richthofen usava 35 anni prima, stiamo cercando di vedere da dove sbucherà la nostra preda: il più bel caccia prodotto dai sovietici finora, il MIG 15. Improvvisamente: "Numero uno da numero due. Caccia avversari in coda alti!" "Cadillac" è la mia immediata risposta. In un lampo, otto serbatoi supplementari da 360 litri sono sganciati e puntano verso terra come otto grosse bombe. Dal momento che ogni serbatoio supplementare costa al

contribuente circa la stessa somma di una "Cadillac", abbiamo pensato che non ci sarebbe stata miglior parola in codice per indicare lo sgancio dei serbatoi. Questi serbatoi finiranno per essere usati come materiale da costruzione, vasche da bagno o altro, dai residenti della Corea del Nord.

Ora li vedo bene. Una squadriglia di sei MIG si sta avvicinando in picchiata sui miei 3 e 4 che volano 2.000 piedi più alti di noi. Appena il leader dei MIG apre il fuoco, i miei 3 e 4 aprono violentemente sulla destra e si sottraggono al fuoco. Come prevedevo, i MIG non li seguono nella manovra preferendo buttarsi su di noi che siamo più bassi.

In fondo è quello che desidero. Aspettiamo finchè siamo quasi a tiro, poi comunico al mio gregario: "Tiriammo su stretto e sulla destra". Come richiamo violentemente e incassando oltre 5 G, proiettili grossi come palle da tennis passano in prossimità del mio caccia.

Il leader dei MIG sta pompando col suo cannone da 20 mm addosso a me. La mia brusca richiamata e il mio looping li obbliga a superarci e alla fine della manovra, mi ritrovo in coda alla loro formazione».

... La precipitazione legata al temporale ha spento l'attività termica per chilometri e chilometri. Non ho altra alternativa che planare in rotta verso il pilone. Continuo a scendere inesorabilmente e la situazione avanti non mi dà molte speranze. All'improvviso una macchia di sole appare sul terreno lontanissima e sulla rotta. Saranno oltre venti chilometri di planata e sono già a meno di 1000 metri sul terreno. Arrivo infatti al sole con 200 metri di quota e trovo una leggerissima salita. Mi domando che fine avranno fatto gli altri 52 concorrenti. La risposta — anche se parziale — non si fa attendere a lungo poichè uno alla volta, quattro alianti mi raggiungono probabilmente attratti dal lucichio delle mie ali al sole. Sembrerebbe che la mia termica sia la sola nel raggio di decine di chilometri. Sento alla radio continui messaggi di concorrenti che stanno atterrando sotto il temporale. Molti stanno dando istruzioni alle loro squadre per il recupero. Io intanto salgo lentamente ma continuamente. Inoltre, sono ben oltre il temporale e il cielo, sul secondo lato non è completamente coperto. Tutto sommato non sta andando del tutto male. Vado avanti verso il pilone con condizioni in miglioramento. Appena dopo il pilone vedo un aliante che spirala, accelero e lo raggiungo. Mi accorgo di aver raggiunto Dick Schreder col suo ASW 17. Niente male per me. Osservando la rotta in direzione del secondo pilone, mi accorgo che dopo lo stesso una linea compatta di copertura si stende da lì fino al traguardo d'arrivo.

«Adesso posso vedere bene il tizio che ha tentato di uccidermi. Il MIG è argenteo con estremità rosse. Due belle stelle rosse sulle ali e sulla fusoliera. Picchiano verso il fiume Yalu, il leader dei MIG e il suo gregario stanno tentando manovre evasive per scrollarci di dosso.

"Numero uno da gregario: sei pulito! (cioè non c'è nessuno che ti minaccia alle spalle)". Bene, adesso posso concentrarmi nell'avvicinamento e nell'inseguimento dei MIG. Ogni manovra dei MIG mi dà un piccolo vantaggio e accorcia le distanze, dato che li stringo

nelle virate. Il distacco si sta riducendo sensibilmente. Il radar collimatore mi sta indicando un bersaglio a 800 metri, ma improvvisamente l'indicazione del bersaglio sparisce. Di nuovo una serie di manovre evasive da parte dei due MIG. Il MIG gregario deve essere un "pivellino", è più di impaccio al suo leader che di aiuto. Riesco ad inquadralo per alcuni secondi ed a far fuoco.

Vedo le tracce dei miei colpi che lo seguono. Non capisco se l'ho colpito o è preso dal panico, fatto sta che improvvisamente parte in frullino e entra in vite. Mi disinteresso di lui e mi occupo del leader che intanto sta virando.

Gli chiudo la virata e mi riavvicino a 500 metri. Dovrei averlo chiaramente sul radar collimatore, ma le indicazioni dello strumento non mi convincono. Deve essere andato in avaria. Lo spengo e decido di sparare a vista. Adesso sono veramente sullo stesso piano di von Richtofen. Il tiro al volo di buona memoria... solo che a 800 kmh di velocità...

Le tracce dei miei colpi gli passano alti sull'ala. Troppo in ritardo! Anticipo un po' e adesso vedo le mie tracce sul rosso della sua ala.

Pezzi di lamiera cominciano a volare via dall'ala del leader. Non ci vuole molto, perchè a 0.9 Mach un'ala colpita vada in pezzi.

Improvvisamente la capottina vola via e dopo un attimo il MIG si disintegra.

"Numero uno da gregario: siamo sotto di 400 libbre".

Cattive notizie. Il mio gregario mi sta informando che siamo sotto il quantitativo di carburante necessario al rientro di 400 libbre!».

... Sto procedendo verso il secondo pilone e le condizioni si mantengono buone. Mentre sto salendo un altro aliante velocissimo entra nella mia spirale. E' Ray Gimney (il futuro campione). Facciamo il pilone assieme e iniziamo il terzo lato. Sto volando dietro a Ray che sta spingendo molto per staccarmi. Abbiamo davanti la linea del temporale che si frappona tra noi e l'aeroporto di arrivo. Forse nel tentativo di staccarmi, Ray si infila nella parte inferiore della nube, qualche centinaio di metri sopra la base. Non ho molto tempo per riflettere, penso che se entra lui, posso entrarci anch'io. Solo che non ho strumenti giroscopici a bordo.

Non importa, mi dico. Gli starò vicino e un po' più sotto e tenderò di usare lui come orizzonte artificiale. Così faccio e anche se è abbastanza scuro, riesco a mantenermi sotto la coda di Ray. Fortunatamente usciamo presto, ma ora un altro problema mi preoccupa. Siamo a 75 km dall'arrivo con temporale tra noi e il campo e la catena delle Pine Nut Mountains da superare...

«Saliamo lentamente a 30.000 piedi per risparmiare carburante e puntiamo a sud verso la base. A quella quota, io ed il mio gregario potremo sfruttare al massimo il poco carburante. Abbiamo da fare 300 km e abbiamo nei serbatoi 600 libbre.

Pressapoco quanto dovremmo avere quando entriamo in procedura d'atterraggio. Anche con il vento in coda, non ce la faremo mai! Livellando a 30.000, riduciamo e continuiamo a ridurre manetta finchè siamo quasi al minimo. Il consumo è molto ridotto ma sia-

mo ben sotto alla temperatura minima di sicurezza di funzionamento. Penso che potrei spegnere e planare fino a bassa quota, poi riaccendere e risalire. Così dovrei allungare l'autonomia, ma è un rischio. E se il motore non mi riparte? Se non mi riparte, è finita. No, meglio tenerlo acceso finchè c'è carburante e poi giocare la carta della planata quando finisce la benzina. Se non altro, sarò più vicino a casa. Le velocità al suolo si mantiene soddisfacente. Decido di avvicinarmi alla costa iniziando una lunga e leggera planata da 200 km dall'arrivo. Penso che se dovessimo saltare, saremo più agevolmente recuperati dalla marina che non sulla terra. Purtroppo, sorvolando alcune navi della nostra flotta, numerosi sbuffi appaiono appena sotto di noi.

Artiglieria antiarea Quei dannati marinai ci stanno sparando addosso! Per loro, tutti i caccia con ali a freccia sono uguali e non riescono a vedere la differenza tra un F86 e un MIG!».

... Adesso Ray sta accelerando e mi sta staccando sul serio. E' probabilmente molto più carico d'acqua di me poichè incomincio a perdere quota rispetto a lui. Continuo ad andare giù e non sono tanto sicuro di riuscire a superare la catena di montagne che ho davanti. Penso di avere già perso 300 metri in più rispetto a lui e comincia a piovere. Il mio rateo di caduta raddoppia. Vado giù come un sasso e la cresta della catena viene su rapidamente ad incrociare il mio angolo di planata. Non c'è dubbio che non ce la farò a scavalcare la cresta. Mi mancano ancora parecchie centinaia di metri e la mia quota è già quella della sommità. Sta piovendo e oltre a scendere molto, la visibilità è scarsa. All'improvviso la pioggia cessa e intravvedo una stretta gola che attraversa la cresta sulla mia destra. Non ho scelta (oltre a quella di tornare indietro) e mi ci butto. Riesco a passare per un pelo gettando il panico su un gruppo di cavalli che pascolavano sul passo. Ora sono passato, ma ho ancora 40 km da fare. Sono almeno il 20% di quota sotto la planata di massima efficienza. In compenso, sono di nuovo asciutto e in aria calma. Rallento più che posso per sfruttare al massimo l'efficienza. Ecco uno zero, no, non devo girare. Eccone un altro. Rallento un po'! Adesso faccio una esse così sfrutto quest'altro zero e intanto continuo a portarmi verso l'aeroporto.

Continuo a scendere e il terreno si avvicina. Adesso ho solo 300 metri e mi mancano ancora 10 km. Per fortuna il terreno è piano e ben atterrabile. Ogni tanto una bolla con uno zero! Vedo l'aeroporto. Per fortuna non ci sono ostacoli perchè non li potrei superare. E' un tempo interminabile. Arrivo alla recinzione e la supero con meno di 10 metri di quota e a 90 km all'ora! Ma (siamo in America N.d.r.) e la linea di arrivo è a 1500 metri dalla rete. Ce la farò? Scendo in effetto suolo deciso a tener duro il più possibile. Smaltisco l'ultima energia ed ecco finalmente l'inizio della pista. Metto giù le ruote sul pettine e incomincio il rullaggio. Mancano ancora 100 metri alla linea d'arrivo e la velocità sta scendendo. Continuo a rullare. 50 metri! 30 metri! Sto per fermarmi. Ancora uno sforzo. Mi fermo appena dopo la linea bianca. Strano, l'aliante non abbassa l'ala, guardo. C'è un commissario del traguardo che la sta tenendo!

«Per fortuna sparano male. Adesso sono a 60 km dal campo e lo posso intravedere. L'indicatore del carburante è vicino allo zero e sto sudando. Mi chiedo come farò a giustificare la perdita di due macchine (la mia e quella del mio gregario) ammesso che a noi vada bene per poterla raccontare. Mi preparo ad un avvicinamento diretto. Manetta quasi al minimo, senza flaps, carrello dentro.

Non c'è chiaramente margine per alcuna procedura, per cui atterreremo in coppia (o almeno tentiamo).

"Torre Suwon, due F86 in rientro, a corto di carburante, atterraggio diretto in formazione". "O.K. Leader, vi aspettiamo".

Pochi secondi prima della soglia pista, abbasso il carrello l'allineamento è buono. Ecco le grelle. Aspetto il contatto col suolo. Perfetto! Usciamo al secondo raccordo. Mentre sto per lasciare la pista - Flame out! (Il motore si spegne).

Alcuni piloti volano per fede, altri per paura!».

Jim George

L'autore di questo racconto, Jim George, morì all'inizio dell'estate del 1979. Durante un atterraggio fuori campo, il suo ASW 12 stallò in virata base e entrò in vite fracassandosi al suolo. L'ASW 12 è un aliante senza diruttori sulle ali e con solo il paracadute di coda come ausilio per l'atterraggio. Sono andato a vederli le «impressioni di volo» di questa macchina, pubblica-

te su «Advanced Soaring» edit. by John Joss e ho scoperto cose quanto meno sconcertanti.

Per prima cosa, da una piccola statistica raccolta tra gli utilizzatori di questa macchina, il paracadute di coda che — ripeto — era l'unico mezzo per ridurre l'efficienza durante l'atterraggio, aveva dimostrato di funzionare solo 9 volte su 10. In altre parole, in un atterraggio su 10, uno apriva il paracadute — magari perchè ne aveva estremo bisogno — e questo o andava in fiamma o non si apriva correttamente o non si apriva per niente.

Per questo motivo, molti piloti di ASW 12 avevano cominciato ad impostare i loro atterraggi fuori campo, in modo da non dover ricorrere all'uso del paracadute. Questo richiedeva però l'esecuzione di una procedura estremamente accurata e di tenere una velocità estremamente contenuta, in modo da essere all'entrata del campo bassi e lenti. Fu probabilmente con queste premesse che l'autore di questo racconto si trovò lento in virata base e stallò.

Questo fu quanto accertò la commissione di inchiesta. Io vorrei aggiungere: se Jim George avesse avuto un altro aliante, forse non sarebbe stato costretto a volare così lento e forse...

Non mi piace parlare di sicurezza in termini di se e forse.

Chiedo scusa di averlo fatto questa volta per Jim George - aviatore.

Jacob C.

Cosa scrivono gli altri

Cronobiologia, sonno e stress nel pilota, problemi e rimedi

A cura di
Dr. Eugenio Cirella
Nicolò Mu

In questa terza parte, accenniamo all'alcool, alle sigarette, al caffè, ai medicinali ed in genere all'alimentazione per evidenziare certi rischi cui si può andare incontro nel loro uso.

*(cortesemente autorizzato
dal Notiziario ANPAC)*

(Parte terza)

L'ALCOOL

Il Manuale Operativo di Compagnia nella parte generale, accenna all'uso di bevande alcoliche o di sostanze stupefacenti: «**l'uso di bevande alcoliche è vietato durante il servizio e nelle otto ore che precedono il servizio stesso**». Altre Compagnie europee ne vietano l'uso sette ore prima ed altre dieci ore prima del servizio. Il tempo di esaurimento dell'effetto dell'alcool, se non si tratta di dosi eccessive, è di circa otto ore. La preoccupazione delle Compagnie di proibire l'uso di alcoolici è più che giustificata se si pensa che è una droga; e una delle più antiche.

E' nota l'azione rilassante dell'alcool; infatti dopo un turno di volo, un buon bicchiere di vino a tavola o un bel boccale di birra favoriscono il sonno.

L'alcool non è comunque un sonnifero ideale; infatti un bicchiere di latte, che contiene triptofano, porta allo stesso risultato senza ricalcare gli effetti negativi dell'alcool.

L'alcool, a certe dosi, provoca l'aggregazione delle piastrine e l'agglutinazione dei globuli rossi, riducendo la loro capacità di trasportare l'ossigeno, l'irrorazione del cuore e del cervello. Ciò ha delle conseguenze a livello cerebrale danneggiando le cellule e riducendo la velocità di trasmissione dell'impulso nervoso. La vasodilatazione che consegue alla sua somministrazione fa disperdere più facilmente il calore; questa dispersione di calore causa un maggior consumo di ossigeno per mantenere costante la temperatura corporea. Un bicchiere di whisky e una dose non letale di pillole per dormire possono costituire una miscela mortale. La mescolanza di due depressivi, come l'alcool ed un barbiturico, può accentuare gli effetti di entrambi, come il sinergismo crociato di combinazioni

di medicine che sfuggono alle solite equazioni previste abitualmente per un solo farmaco. L'effetto dell'alcool è più marcato se bevuto a digiuno e se il soggetto è stanco. Stimola la secrezione urinaria, mette buona parte del fegato momentaneamente fuori uso, e, dopo che raggiunge il flusso sanguigno giunge al cervello provocando scomparsa delle inibizioni, paura ed ansia. Nel soggetto subentra la sensazione di euforia e di benessere per poi cedere alla depressione, o alla perdita di controllo. La diminuzione di magnesio conseguente all'aumentata diuresi che provoca l'alcool porta, come effetti, una maggiore ipereccitabilità, maggiore apprensione ed una esaltata sensibilità al rumore, problema già di per se stesso per il pilota.

La diminuzione di vitamina B1 provocata dall'alcool comporta ripercussioni sul sistema nervoso, sul metabolismo dei carboidrati; si noterà la diminuzione dell'appetito, debolezza muscolare e maggiore sensibilità alla luce. Il

fegato metabolizza una quantità di alcool corrispondente a circa mezzo litro di vino al giorno senza particolari conseguenze. A dosi così basse l'alcool costituisce fonte di energia per il suo potere calorico nello specifico valore alimentare.

A dosi sempre più crescenti si possono notare i seguenti sintomi sul comportamento:

- 0,02% sensazione di calore e di benessere, ma alterazione della vista;
- 0,04% viene compromessa la capacità di guidare ad alta velocità;
- 0,06% sensazione di superamento psicologico delle avversità e di benessere generale con inizio, a dosi superiori, di calo delle capacità mentali.

Un altro effetto dell'alcool è quello di interferire sulla secrezione del potente ormone femminile, l'estradiolo, presente in piccole quantità anche nell'uomo. Questo porta ad una progressiva femminilizzazione del maschio. Anche le ghiandole sessuali maschili producono meno testosterone (dal 50 al 60%).

Le conseguenze? Beviamoci su!

Se abbiamo accennato qui all'alcool, a parte gli effetti suesposti, è perché il suo uso smodato modifica la fase REM del sonno e, per il pilota, il sonno è uno dei problemi base.

Regolare l'uso di alcoolici prima e dopo i turni impegnativi di volo è di aiuto alla fase di recupero.

Una recente proposta ICAO fissa il tasso di alcolemia max riscontrabile in circolo nel pilota allo 0,04%; il che corrisponderebbe a poco più di un bicchiere di vino, o un bicchiere di whisky o vodka, o mezzo bicchiere di cherry, o 400 gr di birra considerando una persona di circa 70 kg.

IL FUMO

In una recente pubblicazione di cultura e attualità sul problema «Fumo e salute» si dava una accettabile spiegazione del perché si fuma, facendone risalire l'origine ai modelli di comportamento che vengono proposti al bambino nel corso della sua educazione. L'esempio degli adulti crea in lui il processo di identificazione, per cui egli associa la sigaretta all'idea del successo, della sicurezza, dell'emancipazione, della libertà, della indipendenza e dell'autonomia.

Cancellare questi simboli non sarà cosa facile, neppure dopo quanto stiamo per scrivere.

Il fumo di tabacco contiene le seguenti sostanze:

- **sostanze cancerogene** come il benzopirene, il catrame e un isotipo radioattivo del polonio;
- **sostanze cocancerogene**, fenoli e acidi grassi;

— **sostanze irritanti** come l'acroleina, il diossido di azoto, la formaldeide, l'ammoniaca che producono danni a carico dell'albero respiratorio;

— **gas**: ossido di carbonio e acido cianidrico, 400 e 160 volte in quantità superiore, rispettivamente, a quello considerato livello di sicurezza nell'industria;

— **nicotina**, potente veleno e sostanza stimolante del sistema nervoso centrale.

La nicotina ha ripercussioni sull'attività cerebrale, sul controllo della secrezione dell'adrenalina e sul ritmo cardiaco. Provoca vasocostrizione con aumento della pressione sanguigna. Causa invecchiamento precoce ed accelera il decorso di talune malattie come per esempio l'osteoporosi, già incontrata parlando di rumori e vibrazioni.

La nicotina è una droga e come tale provoca dipendenze, evento provato dai sintomi psicofisici di crisi di astinenza riscontrabili in chi «tenta» di smettere di fumare.

Il «fix» di nicotina richiesto a livello mentale nel fumatore abituale può provocare condizionamenti nel ritmo veglia-sonno e modificare la qualità e la quantità del sonno.

— Il **catrame** contenuto nel fumo immobilizza le ciglia vibratili dei bronchi deputate alla espulsione di sostanze estranee al processo di scambio alveolare.

Le sostanze irritanti provocano la secrezione di muco che intrappola il polonio 210, sostanza radioattiva derivante dai fertilizzanti fosforici usati per coltivare il tabacco, e sempre presente nelle sigarette nonostante i processi di lavorazione. Questo quadro porta ad una ridotta efficienza dei polmoni e conseguentemente ad una ridotta capacità vitale.

Le radiazioni assorbite da uno che fuma 30 sigarette al giorno sono equivalenti a 300 esami radiografici al torace in un anno. C'è da sommare a questi dati l'effetto delle radiazioni ionizzanti (vedi punto ANPAC del collega De Rosa).

— Il **monossido di carbonio** ghiottissimo di emoglobina forma con questa un composto stabile, carbosiemoglobina che rimane in circolo anche per 12 ore impedendo così all'ossigeno di combinarsi con l'emoglobina del sangue e come conseguenza si ha una certa diminuzione di ossigeno nel sangue, nelle cellule e nei tessuti. Ne fanno le spese i mitocondri, vere centrali energetiche presenti nelle cellule, comprese quelle nervose.

Il collega Alessio nel numero di dicembre 1980 del Notiziario ha messo in risalto egregiamente gli effetti dell'interazione della quota col fumo mentre i danni della sigaretta correlati col

lavoro del pilota sono stati ampiamente illustrati dal collega Pezzopane nel numero del Notiziario di ottobre 1980.

A noi preme sottolineare gli effetti deleteri sul sistema nervoso, sui riflessi e sulle prestazioni del pilota. Il fumo ha anche intuenza significativa sullo stato di nutrizione e conseguentemente sulla salute. Si riscontra nei fumatori una diminuzione di vitamina C, A ed E con conseguenze riscontrabili a livello muscolare e visivo.

Una scoperta di grande interesse circa gli effetti del tabacco sulle funzioni cerebrali ci viene data dal Prof. Tsunoda, giapponese, studioso sulla lateralizzazione del cervello. Dopo una sigaretta, i suoni meccanici normalmente ricevuti nei giapponesi come negli occidentali dal lato destro del cervello, vengono accolti, nei giapponesi, e solo in loro, dal lato sinistro. Ci vogliono dai sessanta ai novanta minuti per tornare al sistema normale. Risultato, il sovraccarico del cervello sinistro con conseguenti effetti quali irritazione ed aggressività.

Il fatto di non essere fumatori è già qualcosa ma, se consideriamo che il fumo «freddo», quello respirato per esempio in una cabina di pilotaggio o passeggeri è altrettanto dannoso, ci rendiamo conto di quanto giustificabili siano le richieste del personale navigante di molte Compagnie aeree che vorrebbero l'abolizione del fumo durante il tempo di volo. Dal canto nostro possiamo aggiungere di essere stati notevolmente impressionati dall'aver visto l'accumulo di catrame ed altro nelle volvole di efflusso del sistema di pressurizzazione. La nostra proposta è di sensibilizzare il pilota a limitare l'esposizione a questo tipo di danno, specie durante il volo lungo raggio. Nei voli brevi si dovrebbe invece limitare il tempo permesso ai passeggeri per fumare e in quelli lungo raggio programmare dei tempi «no smoking» anche durante la crociera.

IL CAFFÈ'

Il caffè è spesso usato dagli equipaggi per vincere il sonno quando si è costretti a stare svegli per motivi di lavoro. Prodotto nervino, il caffè fa parte degli stimolanti e agisce a livello di membrana sinaptica favorendo la rapidità di trasmissione dell'impulso nervoso. Ed è per questo che in seguito alla sua assunzione si verifica una sensazione di «presenza» con esecuzione dei compiti con maggiore rapidità e prontezza (non sempre con maggiore precisione).

L'effetto stimolante del caffè è dovuto alla caffeina, appartenente alle xantine. A questa famiglia appartengono anche la teofillina, contenuta con la caffeina nel tè, e la teobromina.

La caffeina è assorbita rapidamente e

si può trovare in circolo già dopo cinque minuti dalla sua assunzione. L'effetto massimo si ha dopo un'ora, una ora e mezza, mentre i suoi effetti possono durare circa 5-6 ore a seconda delle persone. La caffeina causa rapidi battiti cardiaci, aumento del glucosio nel sangue, maggiore secrezione di succhi gastrici; aumenta la diuresi e la motilità intestinale. E' stato dimostrato, per quello che può riguardarci più da vicino che l'assunzione di caffeina in quantità significative causa: aumento del tempo dell'addormentamento, diminuzione del tempo totale del sonno, aumento della quantità della veglia, aumento del sonno leggero, riduzione della fase REM e del sonno lento (fase delta), insonnia; alla fase di «prontezza» segue quella dell'affaticamento mentale. Si può obiettare che molti dormono meglio se, prima di addormentarsi, prendono un caffè; la nostra risposta è che queste persone, leggermente giù di corda, hanno bisogno della tazzina di caffè per eliminare quel «quid» che impediva loro di prendere sonno.

Per concludere è bene ricordare che la caffeina è contenuta, in dosi rispettabili, anche nella coca cola e in molti medicinali.

I FARMACI

Recenti studi di neurobiologia e biochimica hanno permesso di evidenziare il legame esistente tra stress, sonno, depressione, ansia e malattie psicosomatiche (fig. 1).

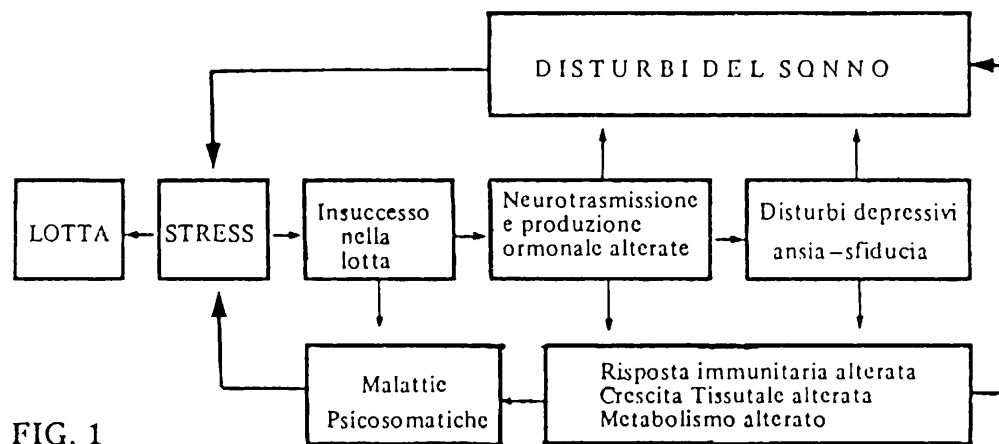


FIG. 1

L'influenza reciproca tra disturbi del sonno e stress fa sì che spesso si ricorra all'uso di farmaci, atto a rompere questo circolo vizioso; combattere la stanchezza, vincere l'insonnia.

I farmaci generalmente vengono assunti perchè considerati una soluzione; spesso invece il loro uso scorretto finisce col divenire un problema più grave di quello cui si voleva porre rimedio. Si considera cioè il nostro organismo alla stregua di una macchina che si possa accendere e spegnere a comando con l'uso di «pillole». E' trop-

po evidente quanto sia aberrante questa idea per commentarla. Eppure i farmaci, se usati con accuratezza e parsimonia, sono utili; anzi talvolta indispensabili.

Vediamo in breve cosa c'è «dentro la pillola», come vada usata questa potente arma tecnologica, i pericoli connessi con il suo uso sconsiderato; impariamo insomma a servircene per i nostri fini.

Ipnotico-tranquillanti: sono in genere gli stessi farmaci che, presi a piccole dosi, hanno effetto tranquillante; mentre, a dosi maggiori, inducono il sonno. Molte sono le categorie chimiche di questi farmaci ma oggi vengono impiegate pressochè esclusivamente ed universalmente le **benzodiazepine** e, solo assai più raramente, gli antistaminici. Tutti questi farmaci agiscono sulla formazione reticolare bulbo-mesencefalica disattivando il circuito reticolo-corticale che mantiene la vigilanza.

Gli effetti farmacologici delle benzodiazepine comprendono una azione sul tono muscolare con rilasciamento e diminuzione della forza, prontezza e vigilanza, una azione anticonvulsivante, una azione depressiva sul respiro fino all'insufficienza respiratoria grave e all'apnea per dosi tossiche, una modesta azione depressiva sull'apparato cardiocircolatorio e, infine, la ben nota azione ansiolitica e tranquillante con rallentamento dei riflessi e torpore mentale a dosi maggiori, sonno, fino ad arrivare al coma per dosi tossiche. Sembra che alcune delle recenti ben-

zodiazepine, a differenza degli altri ipnotici, non inibiscano il sonno paradossale (o REM, o desincronizzato) e quindi indurrebbero un sonno più fisiologico di altri farmaci; tuttavia anche questi farmaci alterano il tracciato elettroencefalografico (EEG) normale del sonno.

L'effetto delle benzodiazepine si protrae per 6-8 ore ma tracce del farmaco sono dosabili nel sangue anche a distanza di 24-48 ore, e, dopo somministrazioni ripetute di altre dosi, anche a distanza di 10 giorni dall'ultima

assunzione. Gli antistaminici hanno durata d'azione ancora maggiore. E' chiaro quindi che l'uso abituale di tali farmaci sia **ESTREMAMENTE PERICOLOSO** per il personale di volo, in quanto può diminuire l'efficienza psicofisica anche a giorni di distanza dall'assunzione.

Il Manuale Operativo di Compagnia (parte generale) circa l'uso di bevande alcoliche e sostanze stupefacenti dice: «**Per tutti i membri di equipaggio valgono le stesse norme: non è consentito l'uso di sostanze narcotizzanti o stupefacenti (morfini, eroina, codeina) se non a seguito di prescrizione medica e fuori servizio.**».

Molte Compagnie proibiscono inoltre l'uso di tranquillanti e antistaminici 10 e 24 ore prima del volo rispettivamente.

Noi comunque riteniamo che prima di ricorrere alla pillola sia doveroso tentare tutti gli altri espedienti per indurre il sonno: dieta adeguata, un po' di attività fisica prima di coricarsi (per eliminare lo stress accumulato sul lavoro) e, soprattutto, l'uso di tecniche di rilasciamento psicofisico, quale lo yoga ed il training autogeno.

Sarebbe auspicabile inoltre poter disporre di una seppur breve informativa circa i nomi dei medicinali più comunemente usati, i tempi di latenza (tempo tra la somministrazione del farmaco e l'inizio dell'effetto), i tempi di azione ed eventualmente gli effetti negativi sulle prestazioni psicofisiche in particolare correlate al lavoro del pilota.

Per quanto riguarda gli **stimolanti** (a parte il fumo e la caffeina, già considerati altrove) riteniamo che il loro uso sia sempre sconsigliabile: si tratta di farmaci potenzialmente pericolosi per la salute fisica e mentale per chi ne fa uso e all'aumentata prestazione psicofisica che consentono si accompagna una diminuzione delle inibizioni, della capacità di critica e discernimento, un particolare stato euforico, tutte cose evidentemente pericolose per chi «si guadagna il pane» volando. Il loro effetto è comunque seguito da uno spiacevolissimo rebound con profonda astenia, deterioramento delle prestazioni e sonno incoercibile.

Concludendo questa breve nota sull'uso dei farmaci sintetizzerei i consigli pratici che ne scaturiscono con l'aforisma: «**decisamente no agli stimolanti, no all'uso abituale degli ipnotici, possibilmente evitarne anche l'uso occasionale, ma questa ultima evenienza è da considerarsi un peccato veniale.**».

L'ALIMENTAZIONE

Per il sistema di vita del pilota il problema alimentazione costituisce uno dei punti di particolare importanza.

Successivamente accenneremo al problema del peso, ora vediamo di stabilire quando, cosa e come il pilota deve mangiare. Il centro regolatore della fame è messo nell'ipotalamo, una ghiandola situata alla base del cervello. Quando nel sangue il livello degli zuccheri varia, questo viene sentito dal suddetto centro. Il meccanismo a prima vista sembrerebbe semplice se non fosse che l'ipotalamo è preposto anche al controllo della temperatura, della sete, del sonno, del sesso, alla produzione di realising factors ed è collegato col sistema nervoso simpatico e parasimpatico.

Lo sfasamento di uno di questi centri, interdipendenti tra di loro, farà sentire le conseguenze sugli altri e sul sistema nervoso vegetativo che controlla la maggior parte degli organi vitali. Così una alterazione del ciclo del sonno, frequente nel pilota di linea, può influenzare, per quella serie di collegamenti suddetti, per esempio, il centro di controllo di fame e sazietà.

Può inoltre capitare che, nel corso dell'aggiustamento di questo centro con gli altri, si possano verificare scariche ormonali non in fase con le funzioni fisiologiche attuali. Per esempio scariche di insulina all'ora che l'orologio biologico sente di essere il pranzo e magari siamo in piena notte, in volo sull'Atlantico e a stomaco vuoto. Ne consegue un'ipoglicemia che, insieme alla diminuzione di ossigeno dovuta alla quota, può provocare un rallentamento del ritmo delle onde cerebrali, comparsa dell'onda D e diminuzione delle prestazioni del pilota.

Quando il pilota non è in servizio il suo regime alimentare deve essere quello di una persona normale. Tenuto conto dell'età e del suo peso forma, dovrebbe regolare la sua alimentazione per coprire i fabbisogni del metabolismo basale e del consumo di calorie correlato al tipo di vita prescelto. Possiamo dire molto semplicemente che il numero di calorie ingerite deve essere uguale al numero di calorie bruciate. Per un uomo di circa 70 kg che non pratica nessun tipo di sport sono necessarie per il solo metabolismo basale circa 1.700 calorie. A queste dovrebbero essere aggiunte le calorie supplementari per attività lavorativa o sportiva.

Il vassoietto del pilota fornisce circa 2000 calorie. Ad un pilota di medio raggio, sempre del peso di circa 70 kg, sono sufficienti circa 3.200 calorie, tenuto conto che ci vogliono circa 45 calorie per chilogrammo di peso corporeo.

Al pilota di lungo raggio servono invece circa 55 calorie per chilogrammo, per un totale di 3.800 calorie al giorno. Il consumo energetico del pilota in volo è superiore di circa al 40% al consumo in stato di riposo.

Questa percentuale può aumentare in particolari situazioni: attraversamento di fusi, voli in condizioni di formazioni temporalesche ed in aree terminali particolarmente impegnative.

La prima colazione deve essere abbondante, ricca di carboidrati che, una volta metabolizzati costituiscono energia di pronta utilizzazione. Sbagliano coloro che consumano solo il solito caffè. Costoro, fino al prossimo pasto di mezzogiorno, utilizzano le scorte epatiche di glicogeno. Il pranzo deve essere piuttosto sobrio e di facile digestione; avere il giusto equilibrio di proteine, di grassi carboidrati e vitamine. Il pasto della sera è particolarmente importante in quanto può influenzare il sonno notturno, il risveglio mattutino, lo stato di benessere, il rendimento lavorativo. Il pasto serale deve essere ricco di proteine, (carni, pesci, uova, latte, formaggi) elementi plastici capaci di compensare l'usura determinata dell'attività del giorno.

Non è superfluo ricordare che la prima digestione avviene in bocca, si prepara il bolo alimentare attraverso la masticazione e gli enzimi contenuti nella saliva ad una più facile digestione da parte dello stomaco e dell'intestino. Il pilota si dovrebbe ispirare a questi principi di massima prestando particolare attenzione al fatto che molte volte, per motivi di servizio, gli orari dei pasti possono coincidere con gli orari di servizio, siano essi di volo di linea che di esami al simulatore od in volo. In questi casi è molto importante regolare la propria alimentazione in modo da avere a disposizione, al momento giusto, le sostanze di cui si ha bisogno, senza che il tempo di digestione di queste debba coincidere con i momenti che richiedono al pilota il suo maggiore impegno.

La digestione richiama una grande quantità di sangue nello stomaco e nell'intestino sottraendolo al cervello. Si dovrebbe quindi programmare l'ora dei pasti, lontano da fasi impegnative di volo quali decolli, avvicinamenti impegnativi ed atterraggi, check sul campo o al simulatore.

Nel caso si abbia una crisi di fame durante il volo, va bene nutrirsi con frutta o biscotti che non creano grossi problemi digestivi e sono prontamente metabolizzati. Per quanto riguarda la ripartizione delle calorie fra i vari componenti delle sostanze, diciamo, in linea di massima, che la dieta dovrebbe essere formata dal 20% di proteine (carne, pesce, latte, formaggio e soia), 20% di grassi, 60% di glucidi (cereali, frutta, pasta, riso, pane). Per quanto riguarda le vitamine sono consigliate la vitamina A contenuta nel fegato, nelle carote, negli spinaci e nella frutta perché attiva la visione crepuscolare agendo sui bastoncelli e la vitamina C che, contenu-

ta negli agrumi, combatte lo stress. Le percentuali suddette andranno modificate in dipendenza delle variazioni climatiche cui va incontro il pilota nel suo lavoro. Si aumenterà la quantità di grassi in clima freddo e quella dei glucidi in climi caldi oltre che integrare la dieta con passati di frutta contenenti sali minerali e vitamine.

Durante i voli lunghi l'alimentazione deve essere a base di glucidi e sostanze acidificanti come limone ed arancio. I primi sono fonte di pronta energia sia a livello muscolare che cerebrale, mentre i secondi aumentano la ventilazione polmonare e conseguentemente la resistenza alla quota. Si evitino ove possibile la carne, i pesci, i legumi secchi e le verdure nonché le bevande gasate, in quanto provocano un aumento del volume dei gas intestinali, con conseguente aumento degli organi con pressione sui polmoni e sul cuore da parte del diaframma e riduzione della capacità vitale. Inoltre il loro metabolismo provoca accumulo di catabolici acidi e conseguente senso di stanchezza. Il pilota ha bisogno di alimenti facilmente digeribili che gli diano prontezza e agilità mentale. Questi sono i carboidrati (cereali, riso, soia) a graduale assimilazione e gli zuccheri semplici (fruttosio, levulosio, maltosio e destrosio) che non provocano problemi di ipoglicemia reattiva o affaticamento del fegato.

Ricordiamo inoltre che l'alimento del cervello sono gli zuccheri e l'ossigeno e che alimentazione e sonno sono strettamente collegati.

Per finire diciamo che, mentre nel corto e medio raggio il problema alimentazione può essere risolto sufficientemente seguendo una normale alimentazione, nel lungo raggio, soprattutto per la stanchezza accumulata a causa del volo, all'attraversamento dei fusi si può assistere a delle modificazioni significative dell'appetito.

L'orologio biologico, infatti, in via di sincronizzazione col fuso, coinvolge il centro di fame e sazietà. Noi consigliamo di cercare di mantenere le abitudini personali legate al fuso di partenza se il volo è previsto rientri nel giro di qualche giorno, diversamente cercare gradualmente di portare le abitudini e gli orari al nuovo fuso.

RIFERIMENTI

- Sleep & Body Rhythm Disturbance in Long Range Aviation - Frank H. Hawkins.
- Io Uomo - Curcio.
- L'uomo in volo - Monaco - Ed. Abruzzini.
- Le nuove benzodiazepine - Ciba Geygy.
- Fumo ed alcool - Giusi Bettale - SIAD Ed.
- Cento Diete per Cento Sport - A. Lodispoto - Ed. Curcio.
- Medicina dello Sport - Guyllet & Coll. - Masson Ed.
- Correre e Pedalare è bello - E. Arcelli - Sugar & Co.

Da Cervo più forte a Volpe della distanza, ovvero la ricerca delle termiche resa facile con il "TTI"

Quale volovelista non ha sognato almeno una volta nella sua vita di pilota la sua grande impresa? il volo di mille e più chilometri? sopra monti e valli di molti paesi?

Se almeno non ci fosse la penosa e misteriosa ricerca di queste intrattabili termiche...

Mentre generazioni di profani credono ancora oggi che il volo a vela consiste di traini altissimi e discese in planata, continua ad aggirarsi nella cerchia degli addetti ai lavori il sogno degli «occhiali cerca termiche». Con questo semplice sistema la ricerca delle termiche sarebbe superflua, in quanto le stesse risulterebbero visibili attraverso tali occhiali... se...

Queste riflessioni occupavano anche la mente di un volovelista e ricercatore australiano, Col Norman: dopo 8 anni di tenace e paziente lavoro di ricerca la sua soluzione del problema si chiama «Thermal Turn Indicator» (Indicatore di virata in termica, sigla TTI).

Il TTI è uno strumento da 80 mm di diametro, da montare sul pannello dell'aliante, che indica al pilota da che lato la termica è più forte!

Questo mette il pilota nella condizione di entrare in termica senza ritardi e nel senso giusto di virata.

E' interessante rilevare che il principio di funzionamento del TTI non si basa sulla differenza di temperatura dell'aria all'estremità delle ali; si ha invece una misura della differenza della tensione tra i longheroni dell'aliante, per cui si possono rilevare non soltanto le ascendenze di origine termica, ma si può scovare e sfruttare in maniera ottimale qualsiasi tipo di ascendenza.

Il TTI comunica al pilota i suoi «rilevamenti» in tre modi:

- con un'indicazione che si sposta a destra o sinistra su uno strumento analogico;
- con luci colorate di segnalazione alle estremità della scala orizzontale (rossa: sinistra - verde: destra);
- con un segnale acustico a due toni (audio), uno per ciascun lato.

Per adattare il TTI alle caratteristiche mutevoli delle termiche si possono regolare individualmente e con continuità i seguenti parametri:

- con la manopola «Audio»: l'accensione e lo spegnimento dello strumento e il volume del segnale acustico;
- con la manopola «Bal»: l'azzeramento dello strumento analogico;
- con la manopola «Gain»: la sensibilità di reazione;
- con la manopola «Wind»: la soglia di funzionamento dei segnali acustici e delle lampadine;
- con la manopola «Lights»: si verificano le condizioni di funzionamento del TTI (controllo della tensione).

Inoltre filtri elettronici incorporati nello strumento eliminano l'influenza di raffiche e vibrazioni delle ali.

I vantaggi del TTI per i volovelisti si possono quindi riassumere come segue:

- l'insegnamento del volo in termica (ricerca della termica «buona») può essere affrontato precocemente come parte integrante dell'insegnamento di base;
- diventa strumentale il rilevamento del lato dove la termica è più forte;
- vengono facilitate la determinazione dell'inclinazione ottimale e la permanenza nella parte più forte (nucleo) della termica;

— le sensazioni del pilota ricevono una integrazione instancabile non soggette ad alterazioni.

Un semplice modello matematico dimostra in modo impressionante quale posto occupa il TTI nel volo a vela moderno orientato alla velocità: indipendentemente dalla motivazione personale del pilota, il volo a vela rappresenta in realtà una continua «lotta» contro le leggi fisiche della natura ed il tempo. Arrivando in una zona di ascendenza il volovelista deve perciò decidere al più presto da quale lato la termica è più forte.

Dal punto di vista statistico la probabilità di virare nella zona più forte dell'ascendenza è del 50%, per cui c'è un pari 50% di probabilità di virare nella parte più debole.

Un inizio errato della spirale di salita richiede tuttavia tempo prezioso e porta relativamente poco guadagno di quota. Anche supponendo che il pilota si accorga subito di non trovarsi nel nucleo della termica, questo processo è peraltro destinato a ripetersi, e queste manovre agiscono negativamente in duplice maniera: richiedono tempo e comportano poco guadagno di quota.

Se assumiamo che tale processo dura un minuto e che si ripete ogni dieci minuti, l'impiego del TTI dà per questo modello un risparmio di tempo (leggete anche: aumento di velocità) del 10%.

Nell'impiego pratico di un TTI si può quindi tranquillamente contare su un guadagno da 3 a 5%. Questi valori sono stati dimostrati in estese prove di volo, condotte in parte da piloti di valore mondiale.

Il TTI offre al pilota la possibilità di volare più sicuro, più veloce e più distante. Dandogli modo di localizzare e sfruttare in maniera indipendente in modo ottimale le ascendenze, esso dà anche un positivo contributo alla correzione delle distorsioni costituite dall'intruppamento nei roccoli durante le gare.

Rappresentante generale per l'Europa:

FLUGIM - ESTABLISHMENT

Altenbachstr., 17, FL-9490 VADUZ

TTI - THERMALLING - TURN - INDICATOR

Il «knowhow reso strumentale» di un pilota da primati per i futuri campioni! Lo sviluppo rivoluzionario per i volovelisti moderni! Dal 2 al 20% più veloci, più lontani, più tempo per aria, e ancora con un volo più indipendente e sicuro con il «TTI»: uno strumento elettronico che indica al pilota da quale parte del suo aliante la termica è più forte! incorruttibile ed infaticabile, sempre, «TTI».

Dati tecnici: strumento circolare da 80 mm di diametro, triplice indicazione (indicazione analogica, con lampadine di segnalazione, acustica), quattro parametri regolabili con continuità.

Prezzo: contro assegno 1540 Fr.sv. franco Vaduz/Fl.

Consegna: 2-4 settimane.

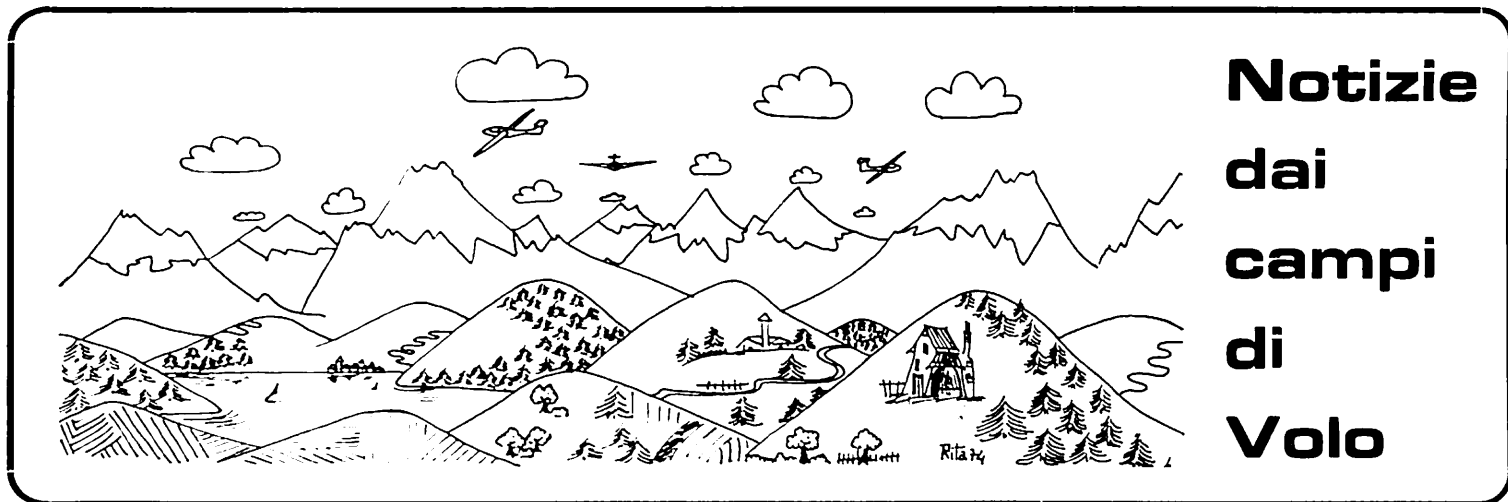
Garanzia: 1 anno.

Distribuzione in Europa (informazioni, ordini):

FLUGIM-ESTABLISHMENT

Altenbachstr. 17, FL-9490 VADUZ

INDICATORE DI VIRATA IN TERMICA - TTI



Notizie dai campi di Volo

BOLZANO

L'attività volovelistica nel 1983

Come già da alcuni anni abbiamo sperimentato, l'attività annuale è stata suddivisa anche nell'83 tra attività sportiva, didattica e di allenamento.

Dopo il letargo invernale che per neve ci costringe a sospendere l'attività di volo con gli aliante, è ripresa l'attività di allenamento in preparazione alla stagione adatta ai voli di distanza, a marzo sono iniziati i primi voli di distanza, mentre veniva predisposto un nuovo regolamento per le gare interne che annualmente dedichiamo agli amici Freissinger Siegfried e Marth Otto, lo scopo delle due competizioni è quello di raggiungere risultati sempre migliori in distanza con maggiore considerazione per i triangoli FAI, inoltre a parte la valutazione è rivolta ai nuovi piloti che da meno di tre anni dal brevetto volano in distanza con i velivoli del nostro aero club, esclusi pertanto coloro che possiedono l'aliante proprio.

I risultati sono stati soddisfacenti ed il vincitore quest'anno è stato Erich Kastlunger il quale con due voli di km 660 e di km 601, quest'ultimo un triangolo FAI, ha raggiunto il punteggio massimo. In distanza assoluta con percorso triangolare il migliore è stato il pilota Thomas Gostner il quale ha volato km 701.

Seguono Masten Hans con un volo di km 536 e Torggler Hans con km 404. I piloti che hanno volato in distanza documentando voli intorno ai 300 km sono diversi: Christian Plattner, Christian Pichler, Profanter Franz, Weber Giorgio, ed infine i piloti che hanno volato in distanza per il conseguimento del C d'argento come: Reinisch Josef al quale manca ancora il volo di durata, Comploj Peter, Baldessari Mirko di Vipiteno, Zeiser Otto, Tumiat

sto, Dalla Torre Arturo, Malze Norbert, Tschager Georg, al quale va una nota particolare, poiché dal conseguimento del brevetto in aprile '83 ha avuto una tale carica di entusiasmo da fargli fare ben 70 ore di volo da aprile a settembre, con voli in distanza che hanno superato di gran lunga i valori da C d'argento, infatti i suoi primi voli sono stati di 117 e di 123 km con voli di andata e ritorno ben programmati e privi di difficoltà, con l'aliante Astir standard, dopo i primi voli sul KA 6E con il quale già si era allontanato dal nido, per voli in Val Venosta e Pusteria, sta prendendo in mano bene l'Astir e promette bene per la prossima stagione, il pilota Giorgio Galetto è stato l'unico pilota del Gruppo volo a vela a partecipare ai Campionati italiani, ma con un successo di cui tutti noi ne andiamo fieri: 3° assoluto è un piazzamento di vero prestigio che ci ha colto di sorpresa, in una stagione che aveva tenuto Giorgio lontano dai campi di volo per il servizio militare! Gran merito va anche al padre che non ha mai smesso di far ripassare «le lezioni di volo» al figlio, Luciano Galetto è stato uno tra i piloti più presenti in campo quest'anno a Bolzano, e voli in distanza di oltre 300 km sono stati frequenti anche se non ha voluto documentarceli per le classifiche interne, speriamo che questa modestia venga lasciata da parte per il 1984 e che entri in competizione!

In agosto è iniziata l'attività didattica d'istruzione degli allievi, 22 gli interessati al conseguimento del brevetto durante i preliminari. Il numero si è ben presto ridotto a 8 allievi che hanno seguito con profitto il corso teorico pratico con l'istruttore Giorgio Weber, e l'apporto instancabile dei piloti trainer in particolare attivo Fausto Tumiat, dopo il primo periodo con motoaliante, tutti gli allievi hanno completato il secondo periodo sul Blanik ed in ottobre già volavano con il monoposto KA 8B, eccetto l'allievo Schinai Guglielmo il quale per la sua preferenza a svolgere il corso con l'ausilio

del verricello per i traini, attende la prossima primavera.

Per fine settembre infatti siamo riusciti a revisionare il nostro vecchio verricello grazie al lavoro preciso ed efficiente dell'officina meccanica del nostro pilota Arturo Dalla Torre di Vigo di Ton, oltre alla normale revisione, cambio del motore e degli organi principali, ha apportato modifiche alla carrozzeria ed a tutte le parti che potevano essere migliorate: risultato un verricello che veramente va bene, con un lancio abbiamo raggiunto 620 metri con il Blanik mentre con il monoposto la quota di 500 metri viene sempre superata! Il pilota Hans Torggler organizza i diversi voli con verricello, affinché i piloti che già conoscevano questo tipo di lancio, riprendano la necessaria dimestichezza, l'economia di tale tipo di lancio è universalmente nota e speriamo di metterla a frutto anche per i corsi di pilotaggio per gli allievi del 1984, siamo intanto in attesa che la normativa Civilavia in proposito si faccia avanti, per non vedersi limitare l'attività proprio all'inizio della prossima stagione.

Gli allievi sono attualmente pronti sia nella teoria che nella pratica, e necessitano della Commissione esami che pare anche per quest'anno nuovamente in forse, speriamo che questa incertezza di normative a livello ministeriale per poter formare le Commissioni si risolva e che possano venire a Bolzano i tanto attesi esaminatori, che in ogni sessione d'esame abbiamo ospitato con piacere perché finalmente sono persone competenti che hanno a cuore anche il volo a vela.

All'inizio di dicembre per la chiusura dell'anno prima delle neviccate invernali ha avuto svolgimento la tradizionale gara di precisione di «S. Nikolaus» che ha avuto un vero successo, 19 piloti ed allievi si sono cimentati in abilità di atterraggio e di precisione, la prova consisteva in un percorso con punti e tratti obbligati a tempi prescritti, l'atterraggio ed un E.T.A. pre-

scritto. (Il tempo di volo era prescritto e l'atterraggio ad un tempo diverso comportava penalità per ogni secondo). Ha vinto Tschager Georg la rivelazione di quest'anno. Seguivano Walzl, Baumgartner, Tumiat, Comploy, Weber, Renner, Plattner, Gostner, Sepich, Turk, Endrizzi, Pichler, Bertotti, Angheben, Galetto L., Reinstadler, mentre per la categoria allievi è riuscito primo Gilli Luigi e secondo Ramini Francesco.

Gli allievi che nel 1983 hanno conseguito il brevetto di pilota di aliante sono stati i seguenti: Angheben Silvano, Tschager Georg, Baumgartner Jakob, De Lorenzi Paolo, De Lorenzi Giorgio, De Lorenzi Claudio. Istruttori erano Giorgio Weber e Hans Torggler, mentre la Commissione era composta dai sigg. Com.te Barberi, Dr. Mucciaccio, Dr. Zanobbi.

Gli allievi che sono attualmente in attesa di esami sono i seguenti: Bozzani Stefano, Bozzani Alessandro, Ramini Francesco, Gilli Luigi, Grasso Paolo, Santolini Lino, Prosch Roland, Gostner Josef.

Le ore volate dal gruppo volo a vela di Bolzano sono state nel 1983 1.434 di cui 680 con alianti dell'Aero Club, 260 con il motoaliate e 494 ore con alianti privati.

La flotta del nostro Club è attualmente composta da:

2 Blanik, 1 Motorfalke B, 2 Astir CS 77, 1 KA 6E, 1 KA 8B.

Tra i privati volano i seguenti alianti: Phoebus C, Cobra 15, Mininimbus C, Mosquito, ASW 20L, Libelle St.; due piloti sono in attesa di sostituire il loro Mininimbus con due Ventus per la prossima stagione, con l'intenzione di allungare le distanze in percorso triangolare oltre i 700 km!

La situazione generale è positiva, ma alcuni problemi minacciano la prossima stagione: la revisione dei due Blanik giunti alle mille ore; il Motoaliate pure prossimo alla revisione; il trainatore R 400 Robin pure avanti con le ore che per noi rappresenta l'unica possibilità per i traini di voli di distanza: infatti il traino di aggancio per 95% è a quote superiori ai 1500 metri.

Abbiamo intenzione di chiedere un secondo Robin in assegnazione da parte dell'Aero Club d'Italia, ma sembra vi siano poche speranze, sebbene si senta che in alcuni Club il trainatore vola veramente poco!

Le elevate spese che dobbiamo sostenere per le revisioni dei biposti e del motoaliate, oltre alla revisione del verricello appena conclusa, ci mettono in difficoltà, vorrei tramite la rivista sensibilizzare i nostri rappresentanti del volo a vela nazionale ed in particolare i piloti Piero Morelli, Walter

Vergani, Marten-Perolino, Smilian Cibi ed Egidio Galli al problema finanziario di un piccolo club come il nostro che aspira ad aumentare la propria attività quantitativa e qualitativa, è necessario che vengano dati contributi alla revisione dei biposti a quegli Aero Club come il nostro che non hanno mai goduto di agevolazioni o di assegnazioni di velivoli scuola ed in particolare di biposti che sono i più costosi!

Due revisioni generali dei Blanik ci costeranno 25.000.000 che rappresentano tutto il nostro bilancio di un anno!

Se l'Aero Club d'Italia potesse erogare un contributo per la revisione dei biposti e per la revisione del motoaliate, inoltre un contributo per la revisione del verricello, potremmo ridurre il prezzo dei corsi per gli allievi riuscendo in quel programma che inseguiamo da tempo di avvicinare al volo a vela ragazzi e persone che attualmente si allontanano per gli elevati prezzi, che per noi significano la semplice copertura delle spese, già limitate perchè riguardano solo i mezzi, mentre le persone sono tutte volontarie!

Avrei voluto riportare dettagliatamente un volo tra i migliori di distanza fatti dal nostro Gostner o dal nostro Kastlunger, ma un po' per la scarsa predisposizione alla scrittura ma ancora più per la pigrizia, non dispongo di nessuno scritto «originale».

Giorgio Weber

CALCINATE

Fine d'anno a Calcinatè

Il mite autunno varesotto concilia ancora qualche veleggiamento.

Termiche pulsanti, plafonds bassi, ma si vola, dando magari una occhiata alle bagnanti delle piscine pedemontane (vero Ernesto?).

Il giorno nove ottobre, un vento teso, in quota, accende le speranze: nulla di fatto anche con traini a 1500. In compenso il Club fa una vendemmia di bollini-traino. Primato di Mario Bellora e Bob con otto bollini, seguiti da una dozzina con sei. Contestazione generale delle previsioni di Pugnetti, che si giustifica con la frase del Maestro: «La meteorologia l'è una bisca».

Pomeriggio di fuoco con il foot-ball: Luciano Avanzini ne ricava una settimana di clinica ortopedica. Si prevede ormai un intervento di Jacob C. sulla sicurezza dei campi di calcio sui campi di volo.

Intanto, Nando Brogginì sforna aquilotti in continuo ed i decolli, da soli-

sti, degli allievi si susseguono, con bagno, infarinata e bevuta di prammatica.

Il mese trascorre senza grosse novità, con voli locali di un paio d'ore nelle oneste termiche autunnali. Il giorno 23 vede una dozzina in roccolo su Varese, mentre Attilio e Bob si fanno un 150 AR.

Ancora il primo novembre, Luca Monti va e viene da Valbrembo e si giunge al sette, giorno in cui arriva al nord la sospirata commissione d'esami. Anche Alzate è da noi per gli scritti.

La signorilità di Walter Galli e Panci rendono meno gravoso il compito.

Buoni i risultati, con soddisfazione di Brogginì, Gandolfi, Cassinelli e Pugnetti: tutti gli allievi idonei anche nella prova pratica.

Qualche giorno più tardi, l'esame di fonìa ed ecco dieci neobrevettati:

Mario Branca
Massimo Ferrario
Jens Kroeger
Leonardo Manfredi
Marco Nicolini
Massimo Premazzi
Edoardo Spinelli
Menico Snider
Francesco Velardi
Dino Zulian.

Segue la tradizionale cena, con il saluto e l'augurio del Presidente Carrafini.

Novembre continua sul bello, anche se freddo. Il giorno trenta ci regala una situazione ondulatoria da NNW, mentre i volovelisti sono alle prese con Irpef - Ilor - Socof ecc.

Un paio di giorni più tardi, mentre la situazione si mantiene allegra, il neobrevettato Snider (è un Comandante Alitalia) si fa 4000 m, a dispetto di un freddo cane.

Il ponte della prima settimana di dicembre promette bene: il giorno sette, S. Ambrogio, si ripete la situazione della settimana precedente. Ne approfittano gli ambrosiani (i cattolici invece lavorano, quel giorno): si sale con valori di 7-8 m/s; il solito Luca Monti è a 5800 con un residuo metro a salire; Cassinelli, in coppia con il neobrevettato Nicolini, sul K 13, va oltre 4000. Poscia, più che il volere, poté il gelo.

Il giorno 8 si spera in qualche residuo. No! Ci si accontenta di un paio d'ore di volo termico tra la Martica ed il Nudo, con il piacere di sorvolare gli amici del solito gruppetto in pellegrinaggio alla Cima Volo a Vela del Campo dei Fiori.

Il 10 è la festa del Club, quasi al gran completo: la Messa di Don Sandri, le premiazioni del Gran Maestro Scavino, la cena, il ballo.

Poi la neve, il Natale, la fine d'anno. Auguri a tutti.

Piero P.

10 dicembre 1983! Questa volta la festa coincide con la data giusta. Il Centro Studi del Volo a Vela Alpino assolve il compito di premiare il vincitore del Trofeo Monte Bianco, deve però rilevare che la non partecipazione dei volovelisti di Calcinate porta alla non ripetizione del Trofeo che ha lo scopo di incentivare i voli verso Ovest.

Vincitore del Trofeo risulta Jean Marie Clement con una notevole serie di voli che hanno raggiunto la vetta del Bianco, seguito da Attilio Pronzati che da anni si cimenta volando verso Ovest.

Il Centro Studi, visto che l'AVAL non ha premiato i suoi campioni, ne ha premiati due di altra categoria e precisamente la coppia Rossi



e Premazzi per la lodevole partecipazione alla vita del Club.

P.S. - Considerato che l'Attilio ha reso l'assegno che accompagnava il Trofeo Monte Bianco, il Centro Studi si sente in obbligo di continuare ad incentivare i voli verso Ovest, per la qual cosa studierà una formula che stimoli una maggior partecipazione dei piloti.

L.S.

CREMONA

Si sono ritrovati gli ex piloti degli alianti militari da sbarco

Si sono trovati nei giorni scorsi a Cremona i superstiti dell'unico reparto militare di aliantisti da sbarco e d'assalto formatosi nel 1941 sull'aeroporto di Cameri.

Il raduno, che si è svolto in parte al Migliaro, ha vissuto momenti particolarmente toccanti ed indubbiamente significativi non soltanto per gli ex piloti ed i familiari ma anche per il numeroso pubblico. Era presente, e non poteva mancare ad un appuntamento del genere, il comandante di quel reparto formato da piloti che vennero addestrati alla conquista dell'isola di Malta dalla quale partivano le operazioni militari nemiche nel Mediterraneo ed in Africa Settentrionale. Parliamo del generale Adolfo Contoli,

una figura di uomo notevole, prima ancora che un soldato, che ebbe la capacità di infondere nei militari del suo reparto l'entusiasmo che ancora oggi lo anima. Lo abbiamo visto sempre sicuro di sé, brillante, con la stessa vitalità di un tempo ad 85 anni, seguire con estremo interesse una manifestazione in svolgimento al Migliaro. Pilota anch'egli di un numero incredibile di aerei tra i più disparati, atleta di primo piano (è riuscito a collezionare ben sette titoli olimpici), paracadutista dai 64 ai 68 anni, non ha bisogno di presentazione per tutti coloro che hanno seguito le vicende dell'aeronautica italiana.

Accanto al generale Contoli erano presenti altre prestigiose figure quali la medaglia d'oro al valor militare Luigi Gorrini, che abbatté singolarmente 24 aerei, il pilota di idrovolante generale Danilo Tomolillo e gli istruttori del reparto Brogini, Callone, Besia e Locatelli.

Al termine della messa al campo, il capo calotta del reparto Tommaso Donato ha tenuto un discorso rievocativo e successivamente ha consegnato una targa al generale Contoli ed ha ribadito la volontà a nome di tutti i superstiti di ritrovarsi ancora. «Fra tanti avvenimenti che si verificano in Italia all'insegna della discordia, questo raduno di ex piloti, uniti un tempo nella battaglia ed ancora vicini nello spirito — ha concluso Tommaso Donato — è la più autentica espressione della volontà di pace.

(dalla Provincia di Cremona del 17.9.83)

GORIZIA

Più volte si è scritto, anche in queste pagine, di come il volo a vela a Gorizia sia «decollato» un anno e mezzo fa, con la riapertura della scuola, e di come questa attività continui a richiamare gente nuova desiderosa di cominciare a volare; la preparazione continua anche nella stagione invernale, pioggia e bora permettendo.

Attualmente i brevettati sono sedici; gli ultimi sette hanno sostenuto gli esami nell'ottobre 1983 dopo una lunga attesa della commissione la cui opera, com'è noto, in trasferta sui campi periferici, si era interrotta durante l'estate, per una vertenza.

E' facile capire come per un Aero Club, con solo due alianti biposto occupati perlopiù dalla scuola, lo spazio per i già-piloti diventi sempre più stretto e come sempre più impellente si presenti la necessità di uscire in altri campi anche per poter imparare quelle tecniche di veleggiamento che assai limitatamente possiamo verifi-



care nel cielo di Gorizia, così saltuariamente favorevole al volo a vela per i motivi elencati in altre occasioni.

Da molto tempo ormai si guarda al piccolo e vicinissimo centro di Aidussina nella vicina Slovenia, a pochi chilometri dal confine goriziano, come la più naturale ed ideale località per l'addestramento indispensabile per il volo in montagna.

Si tratta di un piccolo club di volo a vela e volo a motore cui fa capo anche l'Aero Club di Nova Gorica, la nuova Gorizia slovena nata dallo smembramento della città attuato dopo la seconda guerra mondiale dal trattato di pace del 1947 che cedeva alla Jugoslavia, parte della città vecchia accanto alla quale si è sviluppata una città completamente nuova di stampo più moderno.

La passione che anima i piloti volovelisti di Aidussina è un ammirevole esempio per noi privilegiati, se vogliamo, perchè possiamo permetterci il volo unicamente come passione del fine settimana. Il diverso tipo di organizzazione e partecipazione attiva alla gestione del club, è qualcosa di completamente lontano dalla nostra abitudine; i giovani dai sedici ai vent'anni ma anche piloti più anziani, lavorano duramente oltre l'occupazione abituale, tagliando legna nei boschi, ad esempio, e collaborando alla manutenzione degli aerei e dei locali, per guadagnarsi le ore volo pianificate dal direttore del centro. Un rigore che appartiene certamente ad un altro mondo e che prevede una preparazione assai approfondita, svolta in un periodo concentrato di lezioni, prima dell'acquisizione del brevetto che per essere mantenuto ha bisogno di periodiche revisioni della teoria e della pratica del volo.

In varie visite al campo di Aidussina, ricambiate recentemente a Gorizia, abbiamo potuto constatare il sincero impegno di questi giovani per i quali il volo resta probabilmente il principale e forse unico svago in una Jugoslavia prostrata da una crisi economica profondissima, vissuta, almeno nella Slovenia a noi vicina, con una dignità degna di grande rispetto.

Le recenti restrizioni confinarie da parte Jugoslava hanno aggravato ancor più una realtà già molto pesante, privando di uno sbocco quasi indispensabile, in una Italia che offre agli Sloveni una parvenza di benessere e di maggior progresso.

Difficoltà di carattere politico e militare rendono difficile l'apertura per noi di un aeroporto troppo a ridosso del confine, con tutti i problemi che ne conseguono. Le pressioni finora fatte a vari livelli presso le autorità jugoslave non hanno portato a nessun risultato concreto, nonostante la di-

chiarata disponibilità verso una soluzione favorevole.

Attualmente i contatti intercorsi in via ufficiale e non, hanno come scopo di instaurare un rapporto di amicizia e collaborazione fra club e cercare di ottenere l'autorizzazione per volare con tutte le carte in regola, senza trascurare il contributo in termini economici come riscontro alla disponibilità di macchine e mezzi, forse di aiuto alle difficoltà che incontrano.

La posizione di Aidussina, ai piedi di una catena montagnosa, è particolar-

mente favorevole per il pendio, e anche per i voli di distanza; praticamente tutti, anche i giovanissimi, ottengono subito il «C» d'argento, andando e ritornando da Postumia con grande facilità o addirittura addentrandosi nell'interno fino a Zagabria.

E noi che da Gorizia vediamo le montagne, sulle quali si formano spesso, nella stagione primaverile, strade di cumuli che sembrano bloccarsi sul confine, non riusciamo a rinunciare alla speranza di volare in quel cielo.

Laura de Simone

RIETI - AECCVV

RIASSUNTO DELL'ATTIVITA' DI VOLO DELL'AERO CLUB CENTRALE DI VOLO A VELA DURANTE L'ANNO 1983

Gare:

- Luglio: VI Coppa del Velino.
- Luglio-Agosto: XXIII Campionati Italiani categoria nazionale - Classi Standard, 15 metri, Libera, Biposti, Promozione.
- Settembre: VIII Trofeo S. Pedrino.

Stages:

Sono stati effettuati n. 17 corsi di performances con la partecipazione di n. 162 piloti.

ATTIVITA' DI VOLO SVOLTA DALL'A.CC.VV. dal 1° gennaio al 30 ottobre 1983

Mese	Alianti del Centro	Traini del Centro	Alianti di altri Club	Campionati Italiani	Traini di altri Club
GENNAIO	5.24'	2.05'	4.16'		
FEBBRAIO	0.30'	0.35'	2.42'		
MARZO	37.58'	13.50'	55.33'		
APRILE	205.02'	27.23'	95.07'		
MAGGIO	649.24'	42.17'	186.23'		
GIUGNO	850.39'	48.55'	277.19'		
LUGLIO	605.16'	84.03'	695.31'	871.18'	23.55'
AGOSTO	506.31'	95.11'	54.49'	3147.55'	80.36'
SETTEMBRE	541.48'	41.58'	142.46'		
OTTOBRE	19.36'	4.25'	23.37'		
	3332.08'	360.42'	1538.03'	4019.33'	104.31'

Ore di volo con mezzi del Centro:	3692.50'
Ore di volo con alianti di altri Club:	1538.03'
Ore di volo con traini di altri Club:	104.31'
Ore di volo svolte per i Campionati Italiani	4019.33'
Totale:	9354.57'

RIETI

....."Efficienza" in diminuzione

Il desiderio di migliorare le proprie

prestazioni, la volontà di raggiungere traguardi sempre più ambiti, i problemi da risolvere, spingono i volovelisti a creare grafici, polari, regoli, ecc. Leggendo sull'ultimo numero di VOLO A VELA l'articolo riguardo il nuovo tariffario da applicarsi all'ACCVV per l'anno 1984, non riesco a fare a meno

di pensare ad una nuova «tabella» di ridotta «efficienza» per i volovelisti «privati», relativa ai costi e servizi e di esternare qualche considerazione in merito di carattere «economico-promozionale» per lo sport del volo a vela portato avanti dai singoli sportivi proprietari di aliante e non:

— «economico» perchè riguarda il **vil danaro**,

— «promozionale» perchè la distribuzione delle nuove tariffe mi sembra apolitica in quanto privilegia più l'agonismo che gli appassionati dello sport puro.

A questo punto necessita una spiegazione: l'ACCVV non è istituito esclusivamente per scopi agonistici e di affermazione della velocità, ma per dare la possibilità di attuare obiettivi sportivi anche individuali e di gruppo in un ambiente idoneo, «organizzato» e «disponibile» per conseguirli.

A Rieti su questi punti ci sarebbe molto da dire e da migliorare...!!!

La diffusione di uno sport non viene affatto garantita o promossa dall'agonismo e in particolare dalla mania della velocità come pare invece sia convinta una certa corrente del volo a vela italiano. Tali forme sono invece manifestazioni di protagonismo e di personalismo.

Sarebbe come dire che l'agonismo di «Azzurra» è stata ed è la forza propulsiva della diffusione dello sport della vela e non invece i numerosi appassionati e i proprietari di imbarcazioni sportive.

La mania della velocità e dell'agonismo volovelistico ha portato all'acquisto di esasperati mezzi costosissimi che tra l'altro non vengono nemmeno costruiti in Italia esportando i soldi di noi tutti contribuenti all'Estero.

Basta guardare una rivista estera di volo a vela per rendersi conto come quest'ultimo sia inteso come vero sport e non centrato solo sulle gare. Si intuisce già che mi sto lamentando di qualche cosa, ma, per essere breve mi soffermerò solo sulle due voci:

a) la voce servizi cui è soggetto lo aliante privato, ricoverato in hangar privato, pari a L. 150.000 annue;

b) la voce costo dei traini.

a) **L. 150.00 per servizi**

Ho detto sopra che il mio aliante è ricoverato in hangar privato (e qui per inciso vorrei precisare che ho scelto questa soluzione perchè gli hangars dell'ACCVV durante i campionati non sono più adibiti al ricovero degli alianti ma diventano uffici o negozi sfrattando gli occupanti privati senza appello).

Analisi della parola servizi:

— il personale dell'ACCVV non apre e/o chiude gli hangar privati;

— non sistema all'interno di essi gli aliante privati;

— non fa manutenzione agli aliante privati (nè piccola nè grande) la quale, se venisse fatta, verrebbe pagata secondo le tariffe stabilite;

— il 99% delle volte il privato è indipendente nel posizionare in linea di volo il proprio aliante;

quindi per esclusione, rimane il servizio di recupero in pista dell'aliante dopo l'atterraggio (semprchè questo servizio non sia stato già calcolato e tenuto presente nel computo totale della spesa per il traino).

Iniziamo con gli aridi numeri della citata «tabella»:

— un anno è fatto di 12 mesi;

per quanto riguarda invece gli appassionati individuali di volo a vela, un anno a Rieti è utilizzabile soltanto per tre mesi e mezzo!;

— il mese di novembre è adibito a ferie per il personale che sgobba tutta l'estate;

— i mesi di ottobre, dicembre, gennaio, febbraio, marzo, aprile (sei mesi) l'ACCVV funziona solo di sabato e domenica (e stabiliscano i lettori quanto in questi sabati e domeniche invernali il tempo può essere buono volovelisticamente parlando).

Per cui i 12 mesi, meno il mese di ferie, meno i 6 mesi invernali da ottobre ad aprile (cioè da quando cessano e non ricominciano gli stages) si riducono a 5 mesi, i «5 mesi buoni per il volo a vela».

Ma purtroppo a questi 5 mesi dobbiamo togliere ancora un bel margine di possibilità di volo!:

— Gare - garette - campionati sono periodi in cui con NOTAM il campo di Rieti è chiuso al traffico a tutti coloro i quali non sono partecipanti alle gare per un buon periodo complessivo di circa 1 mese e mezzo.

Il nostro anno eccolo diventato di circa 3 mesi e mezzo!

Pertanto un comune mortale, con i propri impegni di lavoro (quindi contribuente), in questi 3 mesi e mezzo, più sabati e domeniche del periodo invernale, quante volte possiamo posare essere presente per utilizzare le strutture di Rieti (tra l'altro comporta una percorrenza di circa 200 chilometri da Roma)?

Per quanto mi riguarda circa una ventina di volte!!

Quindi (150.000 : 20 = 7.500) mettendo opportunamente sull'asse delle ordinate le L. 150.000 e sull'asse delle ascisse il numero delle presenze viene fuori una strana curva i cui punti fanno scrivere in «tabella» che ogni

recupero fatto dal personale dell'ACCVV dopo l'atterraggio in campo, per togliere di pista, costa all'interessato pilota proprietario di aliante la somma di L. 7.500!

b) **Traini**

Qui il discorso è molto più breve e più semplice: è vero l'ACCVV non deve fare concorrenza agli Aero Clubs periferici! Ma non deve essere nemmeno più caro!!

Per concludere questa mia polemica, che non vorrebbe essere polemica perchè noi volovelisti siamo tutti poeti, animi gentili... ecc... propongo che per:

— **Servizi:**

si paghi un servizio ogni qualvolta lo si richiede ed in proporzione di ciò che si riceve;

— **Traini:**

si faccia una indagine e quindi la media di quanto costa il traino presso gli A/Clubs (che tra l'altro debbono comperare in proprio i mezzi ed ammortizzarli) e quella sia la tariffa da applicare a Rieti ai piloti soci dell'ACCVV.

Vorrei infine fare un ulteriore piccolo commento sulla proposta a mio avviso inattuabile, di stages invernali (per onda) in quanto non solo non vedo la disponibilità del proposto personale qualificato promesso, come conduttore dell'eventuale stage ma sottolineo che mancano le attrezzature per chi volesse farlo anche da solo:

— all'ACCVV non c'è un aliante corredato di impianto di ossigeno!

Spero che queste mie righe possano far riflettere e portare a considerazioni costruttive per lo sviluppo del volo a vela e ringrazio chi ha avuto la pazienza di leggermi.

Minio Paluello Massimo

Il vecchio e glorioso SHK di Calcinate riportato alle quote di volo alle quali era normalmente abituato

Il giorno 3 dicembre 1983 alle ore 13.30 l'SHK I-CIAU pilotato da Aldini Luigi, nuova promessa del Volo a Vela Reatino, è decollato per sfruttare una situazione di Est Nord Est, purtroppo già in fase di attenuazione, (il Terminillo dava 30 Kt da 050°). Dopo aver sondato diversi rotori di sottovento alla catena del Terminillo è riuscito a raggiungere la bella quota di 5200 m sulla verticale di Cittaducale, dalla quale ha dovuto interrompere la salita (il vario dava ancora +3) per noie all'impianto ossigeno, (bombola carica di ossigeno umido che gelandosi ha bloc-

cato il riduttore di pressione) riuscendo tuttavia ad ottenere abbondantemente il guadagno di quota per il «C» d'oro (3000 m).

Degli altri piloti levatosi in volo dall'Aero Club della Sabina, nessuno è riuscito a superare i 2/3000 m compreso il sottoscritto.

Questo è uno dei primi seppur modesto risultato del risorto Aero Club della Sabina.

Aldo Colombo

PRETURO

A quando i 750?

Avevo ottimisticamente promesso qualcosa sui «500» a L'Aquila, ma finita la stagione è difficile mantenere i contatti con Preturo, e quindi i buoni propositi.

Punto sul vivo dall'appunto su V.V., colgo il destro di un lungo volo fuori servizio per riparare in qualche modo.

Avendo rinunciato alle maggiori gare in calendario, nel mese di agosto ho trasferito armi e bagagli a Preturo, e qui ho fatto qualche insolita esperienza come volare in coppia con un grosso rapace per oltre 500 m di salita, o farmi catapultare a 4100 m con variometro a fondo scala, da una termica secca sul monte Ocre.

La giornata più promettente però è stata il 21 agosto, ultima dei campionati «biposti» ecc. (e per il meteo vedasi la cronaca dei suddetti); purtroppo giunto tardi da Roma, rinunciavo ad un tema serio per razzolare fra Celano e Cascia, essenzialmente nell'intento di verificare le possibilità di rientro da NW fino al tramonto. La mattina seguente, pur non disponendo di sondaggio, nè del tema di gara come pietra di paragone, il naso ci diceva che ci aspettava un grande giorno...; Bruno insieme ad Uli con lo Janus, Walter con lo LS4 ed il sottoscritto col non più giovane ASW 15.

Decollo alle 11.40 con aggancio difficoltoso sul Giano, (quasi mezz'ora persa), poi tranquillo fino al Sirente per la solita via attorno al Velino, altro momento di stanca dietro la Serra, poi la situazione matura decisamente e su Rivisondoli faccio la quota massima della giornata, (2800 QNH).

A questo punto comincio a perdere il contatto con gli altri, più veloci e più alti di me. Il Morrone oggi ci delude e peggio ancora il Cappucciata, tanto che mollo l'acqua e mi preparo all'atterraggio... Naturalmente non capisco come un costone rivolto a SW con cumulo a base piatta sopra, possa produrre tanta discendenza! Che sia il

verso sbagliato di accostarsi al fronte di brezza? Mah!; dal barogramma 124 buttati e un po' di stizza(r) ma poi anche Bruno mi confessa che in quel punto... Bisogna riconoscere che una volta centrato il +4, lo spettacolo della Rocca di Calascio che appare dietro le rocce altissima per scendere poi al mio livello e quindi allontanarsi verso il basso cambiando di prospettiva ad ogni giro, è veramente impagabile.

Dal Gran Sasso al Gorzano è una magnifica passeggiata, però siamo in ritardo sulla tabella di marcia, io più di tutti, e si comincia a sentire in frequenza una fitta discussione (in tedesco) di cui Bruno mi fornisce la traduzione (?) e cioè: è tardi (le 16 circa), dal Vettore restano ancora troppi km e a NW si vede una copertura di CS per cui non resta che invertire la rotta e tornare a casa. Io non concordo con tale valutazione, primo perchè ritengo di aver più di tre ore volabili, poi perchè in rotta vedo dei bei cumuli allineati, e la copertura alta è solo la sommità di alcuni Congestus oltre i Martani, per cui non mi sembra preoccupante.

La mia analisi si rivelerà abbastanza fondata tanto che proseguiamo quasi senza spiralarci fino in prossimità di Viamaggio.

A questo punto, piccolo dramma delle buone intenzioni con Bruno che afferma di essere sul pilone ed io a dire di no, (ti vedo, non ci siamo ancora — ma no, ci siamo, la strada, i laghetti...) finchè mi accorgo di aver confuso lo LS4 con lo Janus e... via altri 5', non siamo in gara, però...

Al ritorno lo Janus ci fa da battistrada, sempre più distante ovviamente, comunque i cumuli sempre ben allineati ci indicano una via di tutto riposo; a me almeno, perchè Walter poco pratico dei luoghi, alle prese con la navigazione, finisce basso a Nocera e finirà per fermarsi poco dopo Norcia, in una valletta amena in piena festa paesana.

L'idea di Uli da me seguita, di rientrare via P. Bustone-Terminillo si è rivelata migliore, anche se lasciato il Terminillo con 1200 m da spendere, alla Sella di Corno il margine di tranquillità non era poi così evidente nell'ombra della sera. Una grossa soddisfazione sognata da almeno 5 anni, (guadagno di quota) e realizzata anche grazie agli amici che mi hanno incoraggiato ed assistito sia a terra che in volo. La meteo eccezionale dell'estate '83 ha miracolato anche un fuori allenamento come me, per cui non mi resta che sottolineare come Preturo sia valida alternativa per i «diportisti» impegnati, come è noto anche all'estero, a giudicare dagli incontri che vi si fanno. A quando i 750?

Antonello Budini Gattai

VICENZA

Attività 1983

Ottimi risultati e rinnovato entusiasmo hanno caratterizzato l'annata testè trascorsa del volo a vela nei campi di Vicenza, Thiene ed Asiago. Superate le 1000 ore di volo sia di attività sportiva e di allenamento che scolastiche. La favorevole situazione meteo creata nel periodo di ferragosto ha permesso una proficua attività sull'aeroporto di Asiago con l'effettuazione di voli importanti sull'arco prealpino nonchè la preparazione degli allievi che hanno potuto così raggiungere con brillantissimi risultati il conseguimento del brevetto.

La Commissione esaminatrice composta dal dr. Panci e dr. Ruscio e dal com. Galli, convocata dopo lunga attesa per le note vicende, ha espresso agli istruttori Evasio Bordin e Bruno Franchi le più fervide congratulazioni per l'ottima preparazione pratica e teorica impartita ai neo-piloti: Barbieri Ugo, Bussi Giuseppe, Corà Giuseppe, De Franceschi Angelo, Gonella Gianfranco, Gastaldon Mario, Gennari Antonio, Miazzon Stefano, Pescarolo Lucio e Zerbato Walter.

Nuova linfa che viene ad accrescere la già nutrita compagine di piloti volovelisti vicentini che fa ben sperare per raggiungere i buoni risultati in campo sportivo che già i «vecchi» hanno conseguito in passato nei campionati nazionali. Si presenta però il problema del rinnovo e del rafforzamento della flotta tuttora inadeguata e obsoleta; problema grave che i sodalizi periferici non possono far fronte se non opportunamente aiutati dall'Ente preposto a tal fine.

Qualche briciola degli svariati finanziamenti accordati al volo a vela «che conta» o che «fa notizia» si potrebbe far cadere dalla tavola imbandita magari dopo la grande abbuffata dei campionati del mondo, peraltro se saremo in grado di organizzare.

Intanto ci sono le prerogative e la speranza che anche il 1984 sia un anno pieno di soddisfazioni e di risultati che i volovelisti vicentini augurano a tutti gli amici italiani.

P. Ellero



*Libri
ricevuti*

Elementi di meteorologia

Corso per piloti d'aereo e tecnici di volo del Dott. Willy Eichenberger - Editore Mursia - Edizione italiana ampliata ed aggiornata a cura di Sergio Fanchiotti. 383 pagine, con oltre 200 illustrazioni nel testo e 65 fuori testo - L. 35.000

Willy Eichenberger — dottore in scienze, specializzato in fisica — è un meteorologo di grande valore ed un esperto pilota di volo a vela e di volo a motore. Di nazionalità svizzera è stato Capo Sezione dell'Ufficio Elvetico Federale dell'Aria e vice presidente della Organisation Scientifique et Technique Internationale du Vol a Voile (OSTIV) dal 1948 al 1976. Le esperienze personali di pilota d'aliante e di velivoli a motore, conseguite in cinquant'anni di intensa attività, unitamente alle sue conoscenze nel campo della meteorologia applicata alla navigazione aerea, hanno permesso all'autore di intraprendere quest'opera con la competenza del fisico ed il linguaggio dei piloti.

La concezione di questo libro e la sua redazione semplice e piana, nonché il minimo contenuto di formule matematiche, rendono la pubblicazione alla portata di tutti. Essa ha trovato, infatti, sia in vari paesi europei, sia in Svizzera (dove, edita in francese e tedesco, è giunta già alla 3ª edizione) la più favorevole accoglienza in tutti gli ambienti aeronautici.

Il libro del Dott. Eichenberger è diventato così un mezzo prezioso per la preparazione agli esami dei piloti d'aereo e dei tecnici di volo, nonché un ideale strumento di informazione per il pubblico profano e insieme un utilissimo punto di riferimento e di verifica per il lettore competente. L'edizione italiana, inoltre, è stata ampliata ed aggiornata con molta cura da Sergio Fanchiotti, che, tra l'altro, l'ha arricchita di un cospicuo indice analitico e di un dettagliato indice generale, che agevolano la ricerca degli argomenti; mentre l'elaborazione di questionari per le varie categorie

del personale aeronautico, fornisce un'ottima guida per la preparazione agli esami. Il testo comprende inoltre una serie di appendici di notevole utilità pratica riguardanti domande d'esame e il tempo locale in Italia. Va infine rilevato che i principali termini tecnici sono stati riportati anche in francese, inglese e tedesco.

L'opera, nel suo complesso, si articola in otto capitoli, che trattano ampiamente i seguenti argomenti: 1) Relazioni fondamentali tra la navigazione aerea e la meteorologia; 2) L'atmosfera terrestre e le sue caratteristiche fisiche; 3) Il vento e la circolazione generale dell'atmosfera; 4) La termodinamica dell'atmosfera e le sue relazioni con le nubi e le precipitazioni; 5) Le masse d'aria troposferiche e i fronti; 6) Fenomeni pericolosi per la navigazione aerea; 7) Funzionamento dei servizi meteorologici dell'Aeronautica; 8) I codici, le abbreviazioni e i simboli meteorologici.

Le appendici, invece, riguardano la seguente materia: 1) Esempi di previsioni per un volo a lungo raggio; 2) Questionario per il personale navigante dell'aeronautica e «Dispatchers»; 3) GAFOR; 4) La stazione meteorologica; 5) Il tempo in Italia; 6) I principi fondamentali per l'esame di un diagramma dinamico.

Senza dubbio questa pubblicazione arricchisce in modo quanto mai brillante la letteratura didattico-meteorologica, italiana ed internazionale, offrendo, in una lucida sintesi, ciò che per lo più è trattato nell'ambito di monografie specialistiche.

Plinio Rovesti

L'idea aerostatica in Italia

dell'ing. Armando Silvestri - Edito dalla Associazione Culturale Aeronautica, Via Zara 9 - 00198 Roma

L'opera che recensiamo è stato un frutto, faticosamente raggiunto, della cocciutaggine con la quale l'ing. Armando Silvestri cerca di rimettere in piedi l'Associazione Culturale Aeronautica, fondata nel febbraio 1945 a Roma per iniziativa del Generale Amedeo Mecozzi. L'Associazione svolge efficace opera di divulgazione fino al gennaio 1956, data alla quale la sua attività fu sospesa. Ricostituita il 26 luglio 1975, riprende ora la sua opera di propagazione della cultura sulle frontiere più avanzate della scienza e della tecnica. Il suo programma è articolato in tre settori: editoriale, divulgativo e di consulenza aerospaziale.

L'opera costituisce una «retrodatazione» della «invenzione del pallone aerostatico» (del resto già attribuita al Padre Francesco Lama). Essa rivendica gli apporti di idee, di iniziative e di sacrifici umani, che il nostro Paese ha visto per l'opera dei suoi figli, ma non adeguatamente divulgati

e conosciuti. Il volumetto, nella sua forma singolare e, in campo aeronautico, sicuramente nuova, ha voluto attirare l'attenzione attraverso una tavola di 32 vignette adesive a colori, disegnate da Pino Dell'Orco su iconografia e documentazione fornite in gran parte dagli Archivi del Museo Aeronautico Caproni di Taliedo.

Al volumetto è allegata una scheda che presenta l'Associazione Culturale Aeronautica (A.C.A.) ed offre una scelta fra alcuni titoli aerospaziali di opere ancora disponibili. Si tratta di libri non recenti e purtroppo in piccolo numero di esemplari, che però, offerti a prezzi oggi sicuramente vantaggiosi, potrebbero costituire un primo passo per una «biblioteca aerospaziale» utile per ricordare il passato, illustrare il presente e prevedere il futuro.

L'ing. Armando Silvestri, specializzato in aeronautica e problemi spaziali, non è nuovo a queste iniziative. Egli ha svolto infatti un'intensa attività divulgativa presso varie associazioni ed Istituti con cicli di conferenze, svolgendo inoltre un'intensa attività giornalistica professionale sui periodici da lui fondati e diretti: «ALI» e «Oltre il Cielo». È autore del primo libro italiano di astronautica, «Il Satellite Artificiale», mentre la sua ultima fatica reca per titolo: «Le Armi dell'Apocalisse». Dal 1958 è Segretario dell'Unione Giornalisti Aerospaziali Italiani.

Plinio Rovesti

ABBONAMENTI 1984!!!

- LE TARIFFE RIMANGONO INVARIATE
- LA SPEDIZIONE AVVIENE A MEZZO POSTA ALL'INDIRIZZO DEL SINGOLO ABBONATO
- QUALORA L'INDIRIZZO RISULTASSE ERRATO IN QUALCHE PARTICOLARE, RITAGLIATELO E SPEDITECELO CON LE OPPORTUNE CORREZIONI
- EVENTUALI NUMERI NON PERVENUTI ALL'ABBONATO VERRANNO SOSTITUITI GRATUITAMENTE
- SEGNALATECI DOVE POTREBBE ESSERE UTILE FAR PERVENIRE VOLO A VELA
- IL SERVIZIO PICCOLI ANNUNCI CONTINUA AD ESSERE GRATUITO
- AIUTATECI A CRESCERE DI NUMERO ED A MIGLIORARE LA DIFFUSIONE DI VOLO A VELA

Argomenti, problemi od iniziative di carattere volovelistico possono essere segnalate direttamente alle redazioni di Calcinate o di Como (c/o SCAVINO - Via Partigiani 30 - 22100 COMO) oppure alle redazioni periferiche che fanno capo ai seguenti nominativi:

- PLINIO ROVESTI - Viale Matteucci 22 - 02100 RIETI
- SMILIAN CIBIC - Via Btg Framarin 38 - 36100 VICENZA
- MARIO FERRARI - Via Laurentina 563 - 00143 ROMA
- EMILIO TESSERA CHIESA - Via Puccini 25
10045 PIOSSASCO - TO

oppure ai nostri corrispondenti, dei quali riportiamo gli indirizzi:

- ALZATE - Maestri Giancarlo
Via Adua 2 - 22046 MONGUZZO - CO
- AOSTA - Dondero Giovanni
fraz. Rovie - 11100 ST. CHRISTOPHE - AO
- BOLZANO - Weber Giorgio
Via Collina 29 - 39018 TERLANO - BZ
- CREMONA - Arcari Santino
Piazza IV Novembre 7 - 26100 CREMONA
- CUNEO-LEVALDIGI - Barosi Giuseppe
C.so 4 Novembre 12 - 12042 BRA - CN
- FOGGIA - Pecorella Gaetano
Via G. Calvanese 45 - 71100 FOGGIA
- FOLIGNO - Filippucci Alberto
Via Fonte del Campo 13 - 06034 FOLIGNO - PG
- GORIZIA - De Simone Laura
Via Pascoli 22 - 34170 GORIZIA
- PADOVA - Dal Bianco Mario
Via P.P. Vergerio 15 - 35100 PADOVA
Galvani Laura
Via C. Battisti 15/a - 35020 LEGNARO - PD
- PALERMO - Ribolla Willy
Via Leonardo da Vinci 637 - 90135 PALERMO

- PRETURO - Marinucci Mario
Via XX Settembre 19 - 67100 L'AQUILA
- RIETI - Rovesti Plinio
Viale Matteucci 22 - 02100 RIETI
- SARDEGNA - Sanna Dino
c/o RAI-TV, V.le Bonaria 124 - 09100 CAGLIARI
- TRENTO - Marchi Umberto
Via Asiago 4 - 38050 VILLAZZANO - TN
- VALBREMBO - Capoferri Sergio
Via Pradello 2 - 24100 BERGAMO
Brugali Pino
Via Bernareggi 5 - 24100 BERGAMO
- VICENZA - Ellero Piergiorgio
Via Elmas 2 - 36100 VICENZA RETTORGOLE
- ASIAGO - Ass. Volovelistica Carlo Deslex
Franco Bissaro
Via Monte Mosciag 32 - 36012 ASIAGO - VI
- RIETI - Aeroclub Centrale di Volo a Vela
Plinio Rovesti
V.le Matteucci 22 - 02100 RIETI
Aeroclub della Sabina
Colombo Aldo
Via A.M. Ricci 123 - 02100 RIETI

Tutti possono fare i corrispondenti di VOLO A VELA, non occorre rivestire particolari incarichi ma è indispensabile un po' di buona volontà ed inviare alla redazione di Como il seguente testo sottoscritto dall'interessato.

«Il sottoscritto autorizza la rivista VOLO a VELA ad includerlo nell'elenco dei corrispondenti dai campi di volo e si assume il volontario impegno di inviare almeno due volte all'anno articoli, cronache o relazioni relative alla attività volovelistica del campo di Nei limiti del possibile, collaborerà anche alla maggior diffusione della rivista riservandosi la più ampia libertà d'opinione e d'espressione».

Specificare: indirizzo, Club di appartenenza e recapiti telefonici.

Per migliorare il servizio di spedizione e nel tentativo di raccogliere qualche nuova inserzione pubblicitaria, è stato costituito un ufficio Abbonamenti & Pubblicità affidato a Francesco Scavino, Via Partigiani 30 - Como - al quale tutti possono rivolgersi, in particolar modo per i «reclami»!

TARIFFE E ABBONAMENTI:

ITALIA - sostenitore	L. 100.000
- ordinario	L. 45.000
- cumulativo	L. 35.000
ESTERO - ordinario	S 40.—
- via aerea	S 60.—

I versamenti possono essere fatti direttamente alle nostre redazioni di Calcinate del Pesce o di Como (Via Partigiani, 30) oppure tramite il C.to C.te Postale n. 16971210 intestato a: Centro Studi del Volo a Vela Alpino, Aeroporto Calcinate del Pesce - 21100 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

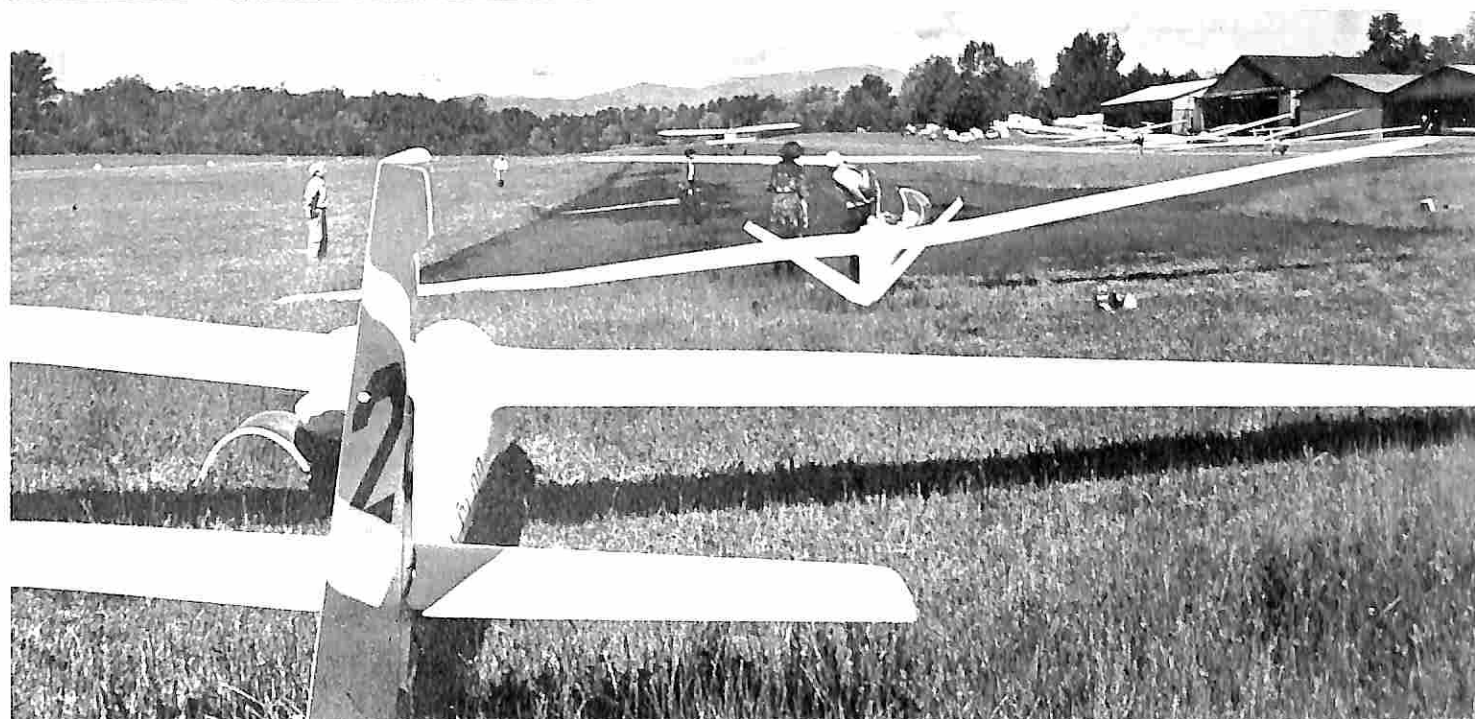
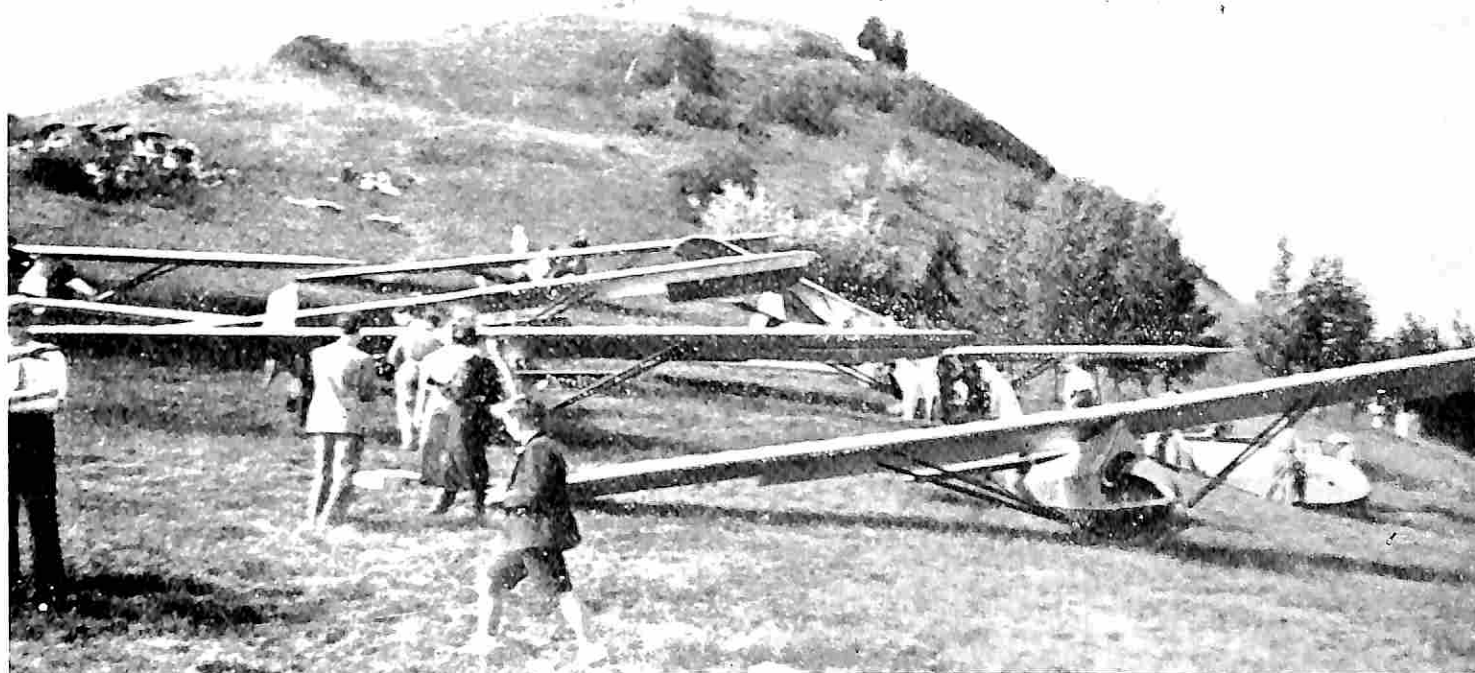
HOTEL SERENA

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>STAZIONE RIFORNIMENTO ESSO Angelucci Nazzareno Piazza XXIII Settembre Tel. 0746/43712 - 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>TORREFAZIONE OLIMPICA Osvaldo Faraglia Viale Matteucci 86-92 - RIETI</p>
<p>FRANCO - BOUTIQUE UOMO Via Cintia 93 - Tel. 45135 - RIETI</p>	<p>« IDILLIO » - Barber Shop Piazza Vittorio Emanuele 12 - RIETI</p>

Oltre cinquant'anni di volo a vela



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

Glasfaser Italiana srl

24030 VALBREMBO (BG) - VIA GHIAIE, 3
TELEF. (035) 612617

Vendita Alianti e Motoalianti:

GROB - SCHEMPP - HIRTH

SCHNEIDER - GLASER & DIRKS

TUTTO PER L'ALIANTE

Strumenti a capsula

Winter e Bohli

Bussole

- Schanz
- Bohli
- Airpath

Variometri elettrici

Westerboer
Cambridge
Zander
Peschges
Ilec

Radio di bordo e portatili

Becker AR 3201 B
Dittel G.m.b.H.
Avionic Dittel
Genave

Barografi

meccanici Winter
elettrici Aerograf

Fototime

macchine foto con
dispositivo orario
ed impulso
per barografo Aerograf

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

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

Esclusivista Pirazzoli

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

Fornito magazzino ricambi

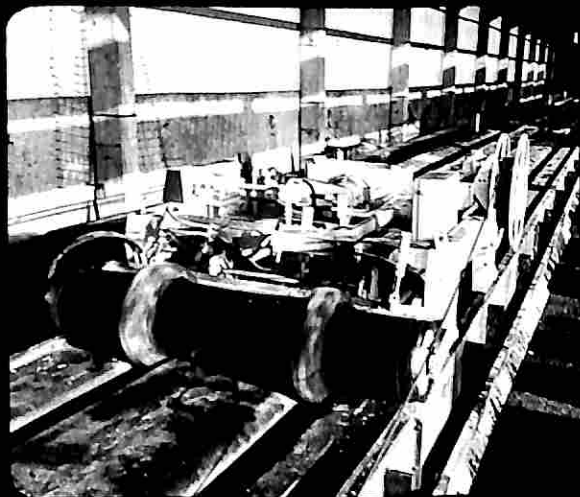
strumenti e radio

TUTTO PER L'ALIANTE

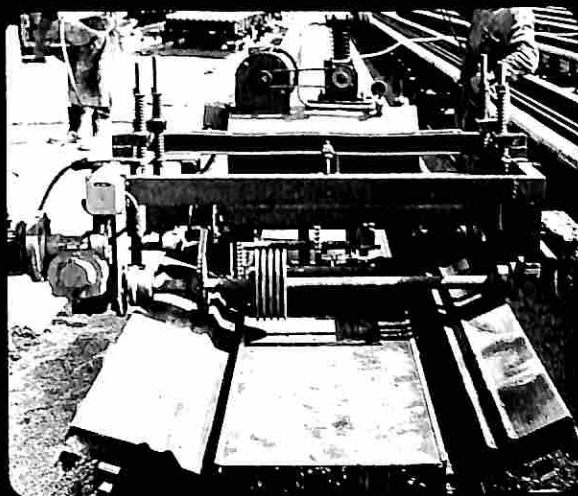
Sull'aeroporto di Valbrembo, 5 Km. a Ovest Nord-Ovest di Bergamo, pista
020 - 200, frequenza in uso 122,6 MHZ.

la spazzola

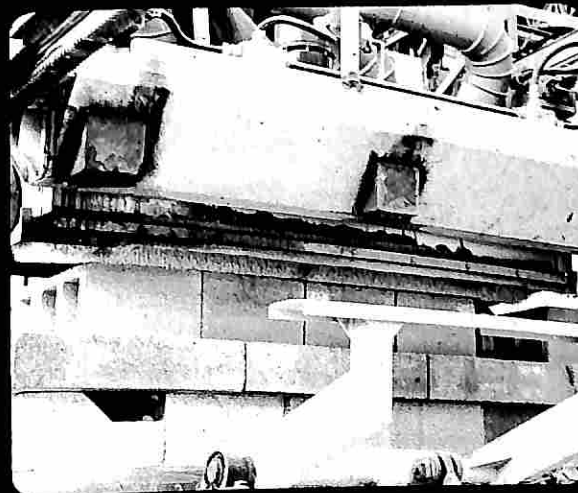
impianto e macchina
costruiti dalla Ditta
BIANCHI CASSEFORME
Parma



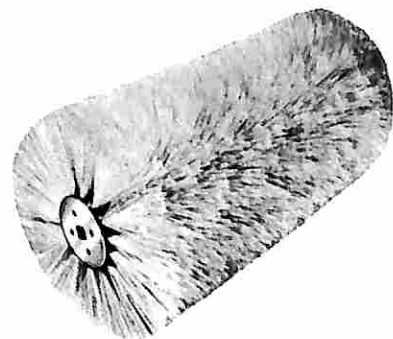
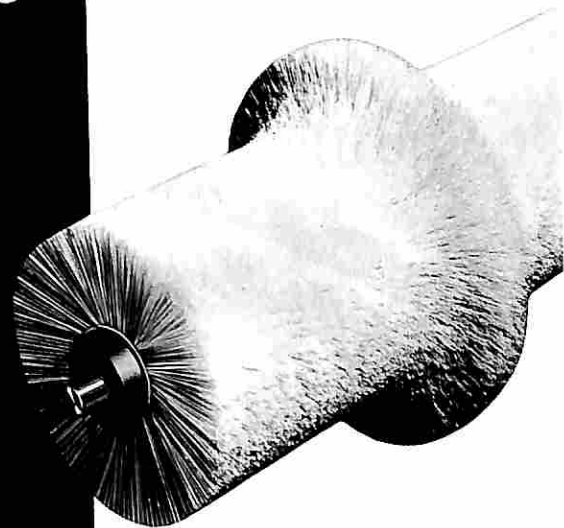
*per la pulizia
dei casseri per travi
in C.A. precompresso*



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



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



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

Sit | società
italiana
tecnospazzole
40033 CASALECCHIO di RENO (BO)
tel. 051-571201-13
telex: 212841 SITECN-I



COVERLINE sas

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

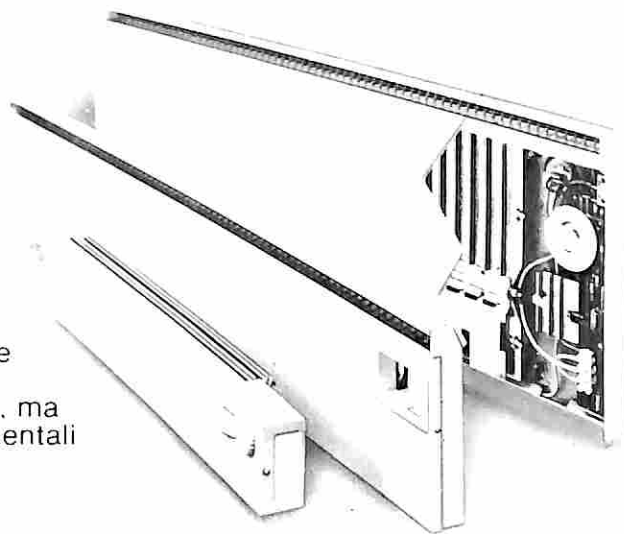
**PRODUZIONE RIVESTIMENTI PLASTICI
PER EDILIZIA, IDROPITTURE,
TEMPERE, ASSORTIMENTO
ANTIRUGGINI, SMALTI, VERNICI
SPECIALI, ACCESSORI DELLE
MIGLIORI MARCHE**

CONTRO LA CRISI ENERGETICA

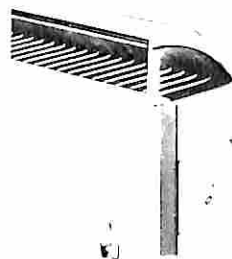
glamox

il pannello elettrico
con l'anima in alluminio e il cervello elettronico

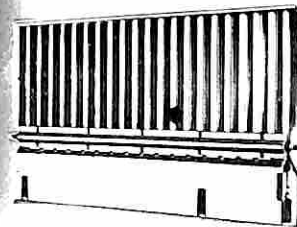
Tutti i pannelli Glamox sono garantiti 5 anni, e alcuni possono essere montati su ruote. Consumo medio L. 15 l'ora. I motivi che inducono un buon tecnico a scegliere Glamox sono molti, ma tre sono gli elementi fondamentali ed ineguagliabili:



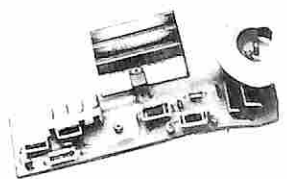
Riflettore in alluminio Glamox. Favorisce la fuoriuscita dell'aria calda convogliandola verso il basso. Riflette i raggi infrarossi. Procura una intercapedine con il rivestimento esterno evitando scottature alle persone.



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 manganeseo.

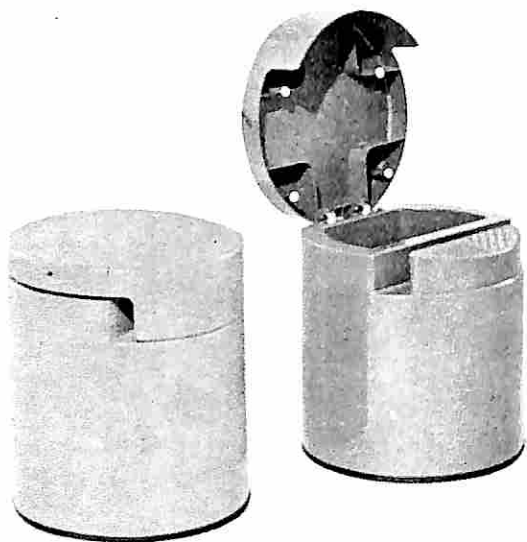


Termostato elettronico con economizzatore Glamox. Permette un più preciso controllo della temperatura mantenendo l'ambiente a temperatura costante. L'economizzatore è programmato con un circuito integrato a cicli di trenta secondi, permettendo un risparmio di energia elettrica variabile dal 10% all'80%.



RIVENDITORI DI FIDUCIA ABRUZZO - Molise - Sambuceto - S. ELIO - Via Trapanina 39 - Tel. (085) 20 66 68. BASILICATA - CALABRIA - S. Maria di Catanzaro - IVQ PISCIONEI - Viale Emilia - Loc. Aguglia - Tel. (0961) 61 952-61 247. Gioiosa Jonica - Via 1° Capitanova 7 - Tel. (0964) 41 247. CAMPANIA - Casoria CENTRO JESSA e JESSA FASANO - Via Nazionale delle Puglie - Contrada Cimigliacco - Tel. (081) 759 91 33 759 90 94. EMILIA - ROMA - GNA - Bologna - COMET - Via Ranzani 2 - Tel. (051) 334 941 334 942. Madena - FABBRIO ROLANDO DI VILA & C. - Via Casari 40 - Tel. (059) 332 475 332 257. Parma - LA BOVARDO dei F.lli MELEI - Via Petrarca 11 - Tel. (0521) 33 999. 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 Malakowsky 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 BORGIONI ELETTROTECNICA - Via Bassana 87 89 - Tel. (06) 6790629 6784941. ELETTROFORNITURE BORGHINI - Via Assisi 28/28A - Tel. (06) 794 13 48 785 38 41. Roma - ELETTROCAPOZZI - Via Viterbo 5 - Tel. (06) 712 741. Latina - UNORATI & S. - Via Nazionale 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 - VITERIAMP - Via Monte Nevoso 10 - Tel. (0761) 35 627 36 061. LIGURIA - Genova ACERBI di NADILE & C. - Via C. Targa 4/6 - Tel. (010) 208 931. Genova - BETA ELETTRICA - Via degli Albanesi 41 - Tel. (010) 193 771. Albenga - SAFE - Via Cavour 37 - Tel. (0182) 50 514. Sanremo - EME di RABAGLIATI ALFREDO - Via P. Agosti 102 - Tel. (0184) 84 277. S. Salvatore di Cogorno - IMAEL di SILVANA BACIGALUPO - Corso IV Novembre 121 - Tel. (0185) 380 120. Savona - SMAREN - Via Garibaldi 11 B - Tel. (019) 386 738. LOMBARDIA - Milano - ANDRO ELETTRICA - Via Agordat 13 - Tel. (02) 28 40 455 28 40 666. Milano - D.M.E. - V.le Cassala 53 - Tel. (02) 81 54 543 81 57 809. Milano - LA LUMINERIA ELETTROTECNICA - Via P. Sottorosso 13 - Tel. (02) 701 451. Bergamo - RINALDI - Via C. Correnti 33 - Tel. (035) 341 555. Busto Arsizio - BERNASCONI MARIO - Via Marconi 15 - Tel. (0331) 636 942. Cantù - LANATI BRUNO & C. - Via Kennedy 4 - Tel. (0331) 706 058. Castione Andevenno - RIFA - Via Nazionale - Tel. (0342) 358 160. Collebate - ZANI & RANZENIGO - Via Roma 53 - Tel. (0376) 224 12 02 224 15 02. Cremona - VILMI DIET - 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 - SALLAR di NAVELO CARLO - Via Canton Ticino 12 - Tel. (0382) 463 218 463 246. Varese - AGO GAS - V.le Borri 162 - Tel. (0332) 261 157. BERNASCONI MARIO - Via A. Saffi 88 - Tel. (0332) 229 186. V. mercate - LA LUMINERIA ELETTROTECNICA - Via Marzabotto - Tel. (039) 691 691 2 3 4. MARCHE - Ancona - SVENSK ELVARME - Via Cardeto 60/A - Tel. (071) 55 093. PIEMONTE - Torino - PERUCCA Sergio - Corso Verona 26 - Tel. (011) 858 142. Torino - MANNA - Corso Sebastiano 35 A - Tel. (011) 635 052 636 896. Asti - MINOLA geom. SILVANO - C.so Alla Vittoria 75 - Tel. (0141) 50 647. Cuneo - L. ELETTRICA - Via A. Bassignone 11 - Tel. (0171) 61 577. Novara - RIFA Reg. Industrie S. Stefano - Tel. (0323) 399 616. Vercelli - WILSON ELETTRICA - Via Petrarca 3 - Tel. (0161) 61 491. Vigliano Biellese - ELETTRO R.D.M. - Via Marconi 2/G - Tel. (015) 512 096. PUGLIA - Bari - ROGLIOSEPPE - Via Duomo 25 - Tel. (080) 266 696. 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 - S. PIERA - Via Tasso - Tel. (0833) 812 638. Taranto - VIMET - Via Lago Ampolino 19 - Tel. (099) 311 681. SARDEGNA - Cagliari - RENORICCI - Via Dei Carroz - Circonvalli - Quadrifoglio 6 - Tel. (070) 502 601. Sassari - RENORICCI - Via Ditta Reno Ricci - Via Costa Pietrino - Via Napoli 433 - Tel. (079) 283 278. SICILIA - Palermo - MIGLIORE - Via D. Costantino 37 - Tel. (091) 291 540. Via U. Giordano 172 - Tel. (091) 577 211. Palermo - SPEDALE GIUSEPPE - Piazza S. Francesco di Paola 5 - Tel. (091) 883 794. Favara - AVENIA ROSA - Via Francesco Crispi 138 - Tel. (0922) 31 379. Marsala - ARTIGIANA ELETTROIMPIANTI - Via del Fante 10 - Tel. (0923) 954 736 953 612. Catania - PASQUANTONIO GIUSEPPE - Via 1. Marina 62 - Tel. (090) 710 816. Modica - BELLAERA CARMELA di PITINO - Via Gerratana 180 - Tel. (0932) 941 224 944 024. TOSCANA - Firenze - COMEDI di GHERARDINI RENZO - Via Milano 39 - Tel. (055) 440 281. Arezzo - ILLA - Via Roma 17 - Tel. (0575) 357 849. Cecina - F.C.R. - Via Napoli 24 - Tel. (0586) 684 288. Margonone - MARCHETTI ANGIOLIO - Loc. Ponte alla Chiegra - Tel. (0583) 26 171 26 172. Montargenti - LONZI & SACCOLI - Loc. Badesse - Tel. (0572) 599 103. TRENTO - ALTO ADIGE - Bolzano - ELECTRONIA - Via Paganotti 11 - Tel. (0471) 47 465. Merano - PLANT ANTON - Portico 30/32 - Tel. (0473) 22 074 38 480. Trento - IREI - Via Campitotrendo 38 - Tel. (0461) 38 369 36 354. UMBRIA - Terni - BARBAROSSA ELIO - Maratta Bassa 13/1 - Tel. (0744) 59 141. VENEZIA - Oderzo - ADRIATICA COMMERCIALE - Via Fontane 2 - Tel. (0423) 215 476. Padova - ELETTROINDUSTRIE - Via Line 3 - Tel. (049) 760 627 760 577. Pordenone - PORDELETTROTECNICA di ROSSO & C. - Via Fontane 10 - Tel. (0434) 22 024 28 952. Udine - FIAME - Viale Ledra 56 - Tel. (0432) 41 31 41 41. Verona - COMMI - P. FRANCO - Via Basso Aguglia 28 - Tel. (045) 32 740 1 2. VICENZA - CIME di SERGIO PULLIN - Viale Verona 114 - Tel. (0444) 563 822.

Concessionario per l'Italia: IMES S.p.A. Località America - 11020 QUART (AO) - Telex IMES 215035 - 0165-62 44 89/90



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

Biposti:			
— in fibrores.		3	3
— altri	16	5	21
— totale	16	8	24
Globali:			
— in fibrores.		5	5
— altri	16	8	24
— totale gen.	16	13	29

2. PILOTI E ALLIEVI

Piloti con brevetto in corso di validità	1.435
Allievi	304
Totale	1.739

3. ORE DI VOLO - BREVETTI

	1980	1981	1982
Ore di volo (migliaia)	32,3	33,1	34,4
Brevetti	181	186	158

Questi i dati riguardanti l'Italia; ritorniamo allora al discorso iniziale e vediamo come siamo messi rispetto agli altri.

La situazione riguardante il numero degli alianti nel mondo appare nella seguente tabella, nella quale abbiamo ritenuto opportuno e interessante calcolare anche il numero di alianti per milione di abitanti.

Tab. 2

Numero di alianti, alianti per milione di abitanti.

	Numero di alianti	Alianti per milione di abitanti
Germania	6.140	100
U.S.A.	3.533	15
Gran Bretagna	1.593	28
Francia	1.340	25
Polonia	980	27
Svizzera	764	120
Austria	731	97
Australia	682	46
Canada	410	17
Olanda	395	28
Svezia	368	44
Danimarca	370	72
Finlandia	301	62
Italia	301	5,5
Belgio	273	75
Jugoslavia	198	9
Sud Africa	190	8
Giappone	173	1,5
Brasile	131	1

(mancano i dati di URSS, Cecoslovacchia, Argentina, Cina, ecc.).

La nostra posizione, già bassa se riferita al numero assoluto di alianti, è ancora peggiore quando la si consideri rispetto al numero di alianti per milione di abitanti.

Vero è che qualitativamente abbiamo forse la flotta più ricca del mondo, con il 75% di macchine in fibroresina, mentre i tedeschi ne hanno il 54%, 50%

l'Olanda, 41% la Danimarca ed a livelli simili la Gran Bretagna. Di certo ci batte solo il Principato di Monaco col 100%, ma ha solo l'aliante di Alvaro.

Abbiamo sotto mano un minor numero di dati riguardanti i piloti e le ore totali di volo, ma ce n'è comunque abbastanza per darci un'idea di come stanno le cose. Aggiungiamo che sia i dati della tabella che precede che quelli della seguente si riferiscono al 1982.

Tab. 3 - Piloti e ore di volo.

	Piloti	Piloti per milione di abitanti	Ore di volo (migliaia)
Germania	38.000	615	510
Gran Bretagna	9.791	175	153
Francia	4.700	87	
Australia	4.360	293	81
Austria	3.600	480	
Olanda	3.200	430	30
Italia	1.789	32	34,4

Il quadro che ne risulta è sconsolante. Quando diciamo che siamo piccoli, che non siamo pochi, ma meno, non facciamo che prendere realisticamente atto delle cifre. E se qualche risultato sportivo, vedi il titolo europeo di Leonardo Brigliadori, e la risonanza delle gare di Rieti ci fanno sembrare più grandi, si tratta di un'illusione ottica derivante dall'osservazione del fenomeno dal solo punto di vista agonistico (ma anche un confronto approfondito su questo terreno non ci porterebbe molto più avanti).

E non migliora certamente le cose la constatazione che il progresso, se c'è, è molto lento. E' un'analisi da approfondire, ma il poco più del 3% di aumento annuo delle ore volate non ci porterà lontano.

Siamo pessimisti, disfattisti? Può darsi che lo sembriamo, ma non è comunque questa l'intenzione. Perché vorremmo partire da questi dati per dire ad altissima voce che il volo a vela italiano non ha un futuro su questa strada e con questa andatura, ma che deve in qualche modo rifondarsi per prendere un diverso slancio.

Bisogna trovare la maniera di rilanciarlo reclutando specialmente tra i giovani (un quarto dei piloti francesi ha meno di 22 anni, la metà meno di 30), e questo purtroppo in un momento non certo favorevole in cui essi trovano altri svaghi che non richiedono tanta perdita di tempo e di energie e che sono, si direbbe forse oggi, «più immediatamente fruibili».

Il nodo, per quello che abbiamo detto, non è solo economico, ma è certo anche economico: abbiamo detto tante volte che il volo a vela italiano è caro perché è elitardio ed è elitario perché è caro.

Occorre fantasia per proporre formule nuove, e per copiare formule che altrove funzionano. Occorre saggezza amministrativa per distribuire nel migliore dei modi le scarse risorse.

Citiamo per esempio una diffusione del lancio con verricello, scuole itineranti con lo stesso mezzo; pensiamo ad una propaganda nelle scuole medie su-

periori e nelle università. I tedeschi aiutano annualmente da 30 a 50 mila ragazzi fino ai 15 anni a partecipare a gare di aeromodellismo; sarebbe tanto strano inserire gare di questo tipo nei «Giochi della gioventù» che ne hanno di ben più strane? E' un problema da Aero Club d'Italia che troverebbe per questa strada un avviamento per tutte le specialità.

Diciamo le prime cose che ci vengono in mente; non abbiamo soluzioni, ma vogliamo solo informare i nostri lettori di una situazione e chiedere la collaborazione di tutti per migliorarla, non senza dover constatare anche qui come appelli del genere siano passati inascoltati. Che con l'anno nuovo le cose cambiano? Anni fa in una fabbrica americana ho visto appeso al muro un cartello che diceva «Ci piacerebbe congratularci per il vostro buon lavoro. Provate a darcene l'occasione!».

La parafasiamo ai nostri fini: «Vorremmo ringraziarvi per la vostra fattiva collaborazione: datecene l'occasione».

POST SCRIPTUM:

Vi è mai capitato di aver voglia di farvi licenziare?

A me sì, ogni tanto, e più di una volta a prezzo piuttosto elevato, e sempre per dire la mia, non proprio condivisa dal Potere. Mi è tornata, questa voglia, nonostante la mia professione di pensionato, e, da quando De Michelis ha deciso che mi sottrarrà dalla pensione i guadagni extra, mi costerà anche meno.

Mi licenzieranno da Volo a Vela e dalla Commissione, perchè dirò cose che non saranno gradite ai rispettivi Direttore e Presidente, che peraltro io stimo ed apprezzo molto, ma dai quali dissento, magari sbagliando, su qualche idea.

C'è per esempio questa storia dello spostamento di qualche campionato da Rieti; a parte che nel 1985 potrà essere necessario farlo, perchè sarà già difficile trovare volontari per i mondiali e per un solo periodo di nazionali.

Ma penso come potrebbe essere bello, per esempio a Valbrembo, un campionato della standard o della 15 metri in maggio o giugno, da un sabato alla domenica della settimana successiva:

- volare su percorsi di gara nuovi interessando possibilmente anche la pianura;
- risparmiare al 90% dei piloti mille chilometri di trasferimento (sui cento piloti dei campionati '83 solo 8 non venivano dall'Italia Settentrionale o dall'estero);
- non allontanarli molto dalle loro attività;
- provare un'organizzazione alla imprenditore bergamasco o brianzolo in contrapposizione a quella ormai tipo azienda IRI di Rieti;
- aumentare il campo dei concorrenti anche con quelli che a Rieti potranno poi concorrere in un'altra classe;
- tornare al sistema FAI per le foto, senza album di piloni;
- far partire allo sgancio, fregandosene di tutti i tatticismi e di tutte le furbate, contribuendo così alla sicurezza;

- consentire a mogli e figli (senza che debbano perdere le tradizionali vacanze) amici e simpatizzanti di essere elasticamente vicini ai loro campioni;
- cercare di attrarre alle gare un pubblico che a Rieti non ci sarà mai;
- fare propaganda e cercare sponsorizzazioni su un terreno certamente più fertile;
- ecc., ecc.

Lo so già che Scavino (col quale sono purtuttavia molto d'accordo sull'idea di introdurre anche un campionato decentrato che all'estero incentiva in maniera eccezionale il volo di distanza) mi dirà che le giornate di gara possono risultare poche, mentre a Rieti...

So anche che a Morelli non piacerà l'idea che un pilota possa andare a fotografare un pilone da un costone lontano, e che altri troveranno altri buoni motivi contrari.

Ma penso che tutto questo non sia essenziale ai fini del volo a vela in generale e del nostro volo a vela in particolare, nel suo particolare momento.

E così mi sono scaricato e aspetto le reazioni. Se sarò ridotto a carità, me la sono cercata: chi è colpa del suo mal pianga se stesso!

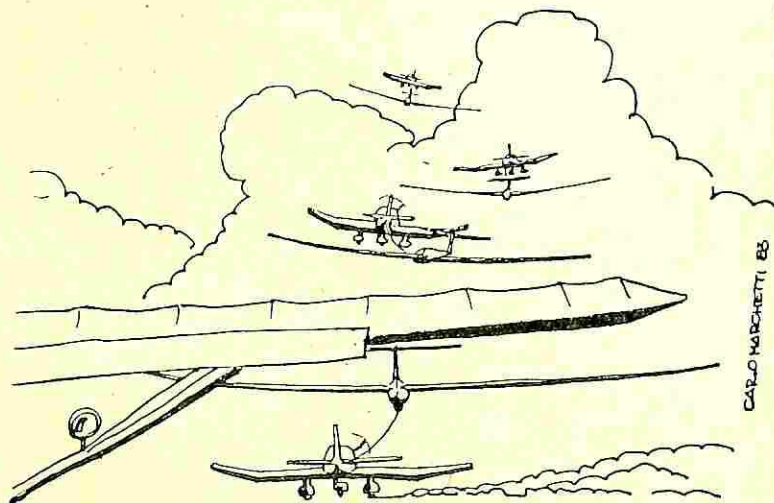
Caro Smilian,

altro che licenziamento! Noi di VOLO A VELA ti vorremo a tempo pieno, nella ferma convinzione che il nostro volo a vela ne trarrebbe un grande vantaggio. Ribadisco che per fare il volo a vela ci vogliono le termiche e per fare un campionato ci vuole un confronto, il più vario ed ampio che sia possibile. Piuttosto che fare un campionato insulso è preferibile non farlo affatto. Ciò non toglie che tutti i centri di maggiore attività debbono essere aiutati e stimolati ad organizzare competizioni.

Comunque se dobbiamo e vogliamo rifondare il volo a vela dobbiamo incominciare dalle scuole piuttosto che dalle gare. E qui vale il solito ritornello, fermo restando il fatto che occorre avere il coraggio di innovare, incominciando dalle menti dei responsabili che, lodevoli come sono, sapranno certamente trovare le migliori soluzioni per dare nuovo slancio (anche con il verricello!) alla nostra attività.

Grazie dell'ottimo lavoro. Ciao

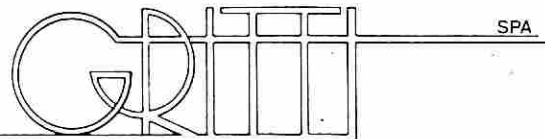
tuo Renzo Scavino





Walter Dittel GmbH
Luftfahrtgerätebau

Erpfinger Straße 36, Postfach 260
D-18910 Landsberg/Lech 1



AG

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

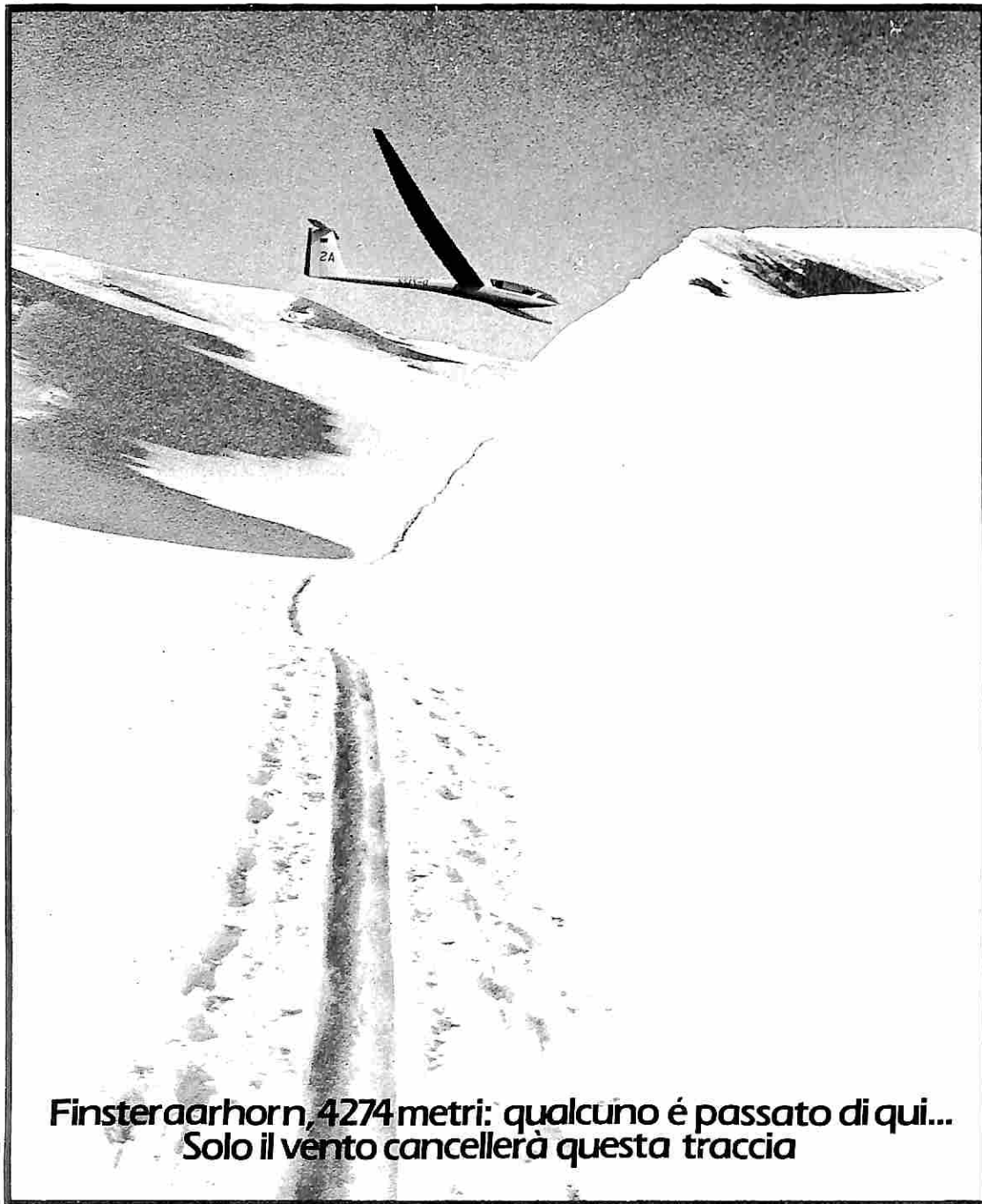
- 720 canali disponibili senza i 4 canali memorizzabili.
- Altre caratteristiche come per FSG 60M.



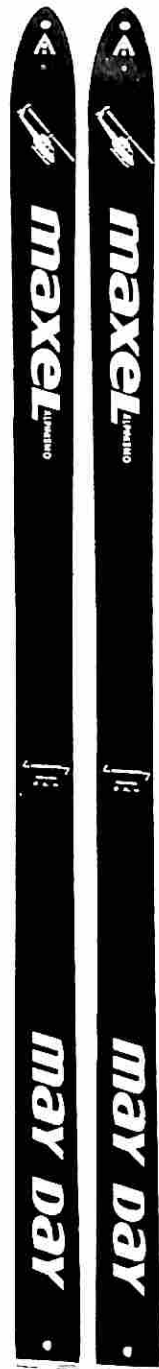
FSG 50

- 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.





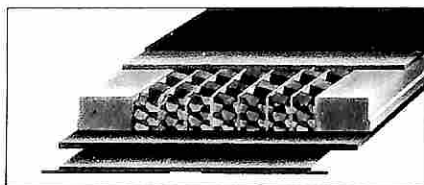
**Finsteraarhorn, 4274 metri: qualcuno è passato di qui...
Solo il vento cancellerà questa traccia**



May Day. Lo sci per chi sta sempre molto in alto.

Solo i veri appassionati di sci-alpinismo possono apprezzare questi nuovi sci Maxel.

I May Day sono infatti il risultato di un approfondito studio tecnologico: una nuovissima struttura a "sandwich" con anima portante a



canali alveolari che assicura massima sicurezza con minor peso.

Ne deriva una grande versatilità su tutte le

nevi e prestazioni sorprendenti come la capacità di galleggiamento, la stabilità su ghiaccio e la facilità di manovra.

Nuovi May Day Maxel, per chi pratica lo sci-alpinismo e vuole il meglio in fatto di prestazioni e affidabilità.

**maxel** SKI

conosce tutte le nevi