

**VOLO
A
VELA**



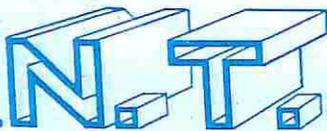
APR. - MAG. - GIU. 1988

N. 187

La Rivista dei Volovelisti Italiani

BIMESTRALE - SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE - GRUPPO N. 70





SRL.

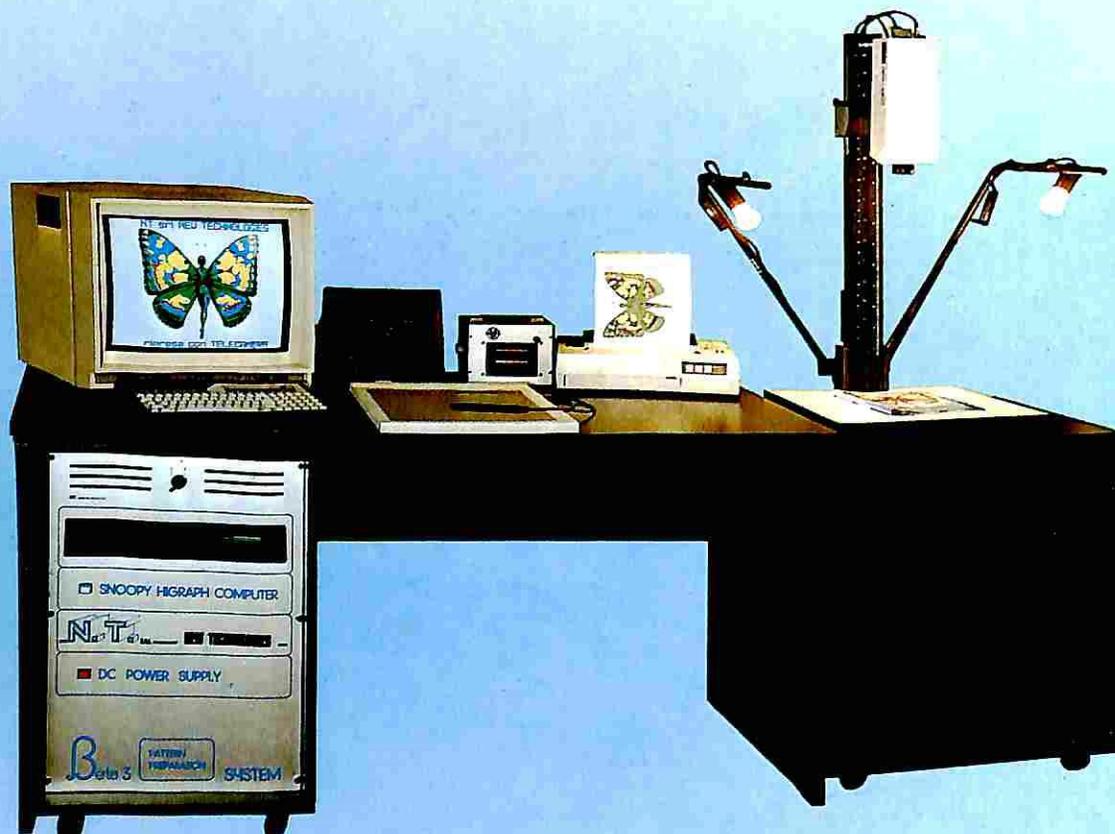
NEW TECHNOLOGIES

I - 21055 GORLA MINORE - VARESE - ITALY

Via Colombo 130, Tel. 0331/604417 - Telex 332614

BETA 3

COMPUTER GRAFICI PER L'INDUSTRIA DELLA MAGLIERIA



INTERFACCIAMENTI PER MACCHINE DA MAGLIERIA

RETTILINEE:

UNIVERSAL

Registrazione e riletture cassette magnetiche completo di comandi macchina.

STOLL ANVH-CNCA3-KT

Perforazione nastro o scrittura e riletture disco 5,25" completo di comandi macchina.

SHIMA SEIKI

Perforazione e riletture nastro per SDS serie 200-300-500 per selezione aghi.

STEIGER

Registrazione cassetta magnetica per selezione aghi.

CIRCOLARI:

WILDMAN

Perforazione pellicola.

MEC-MOR

Scrittura e riletture disco 5,25".

MORAT

Perforazione e riletture nastro in codice semplice e codice doppio.

JUMBERCA

Scrittura e riletture disco da 5,25".

AERMACCHI

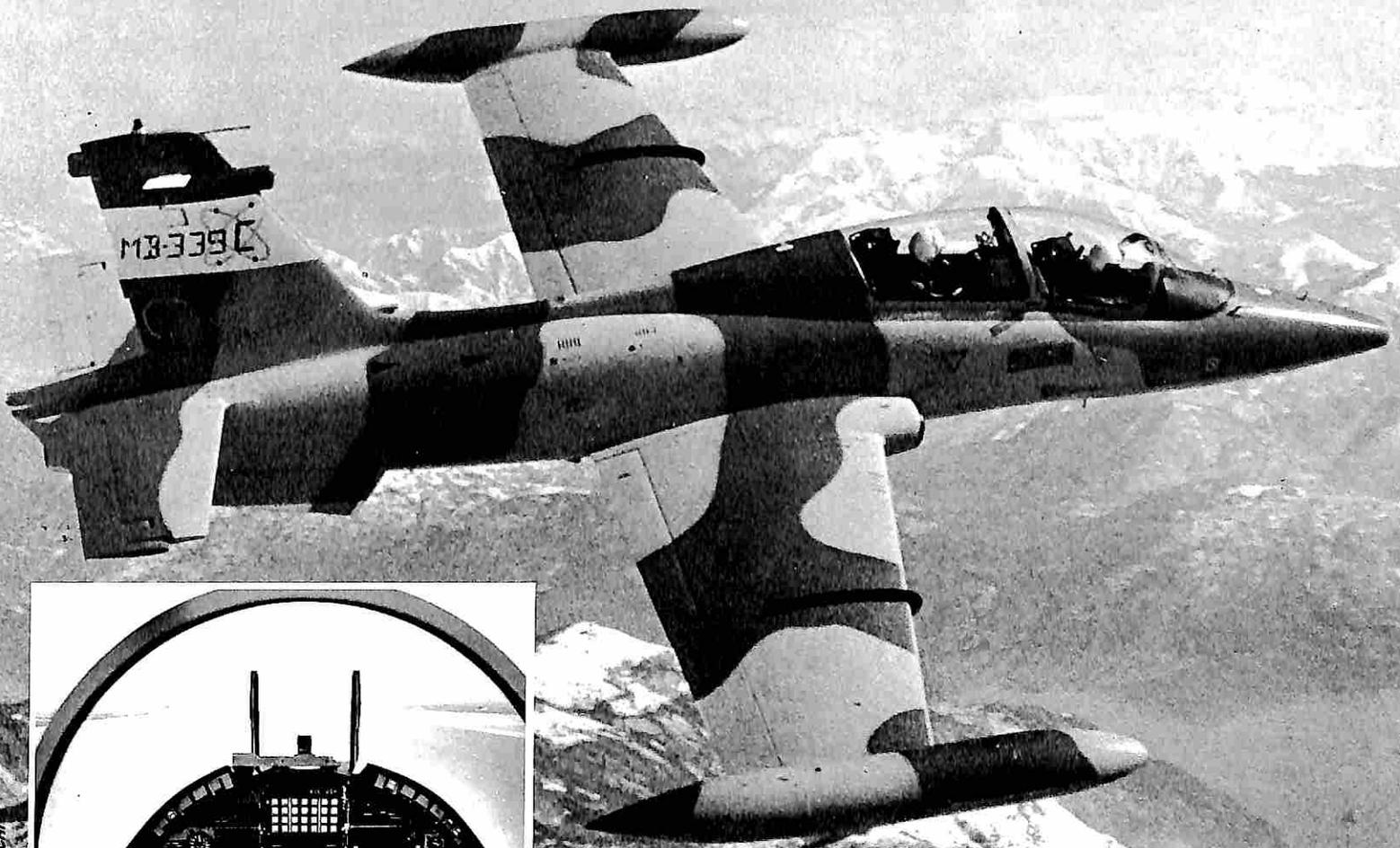
LA VERSATILITÀ DELLA TECNOLOGIA ITALIANA

MB-339C

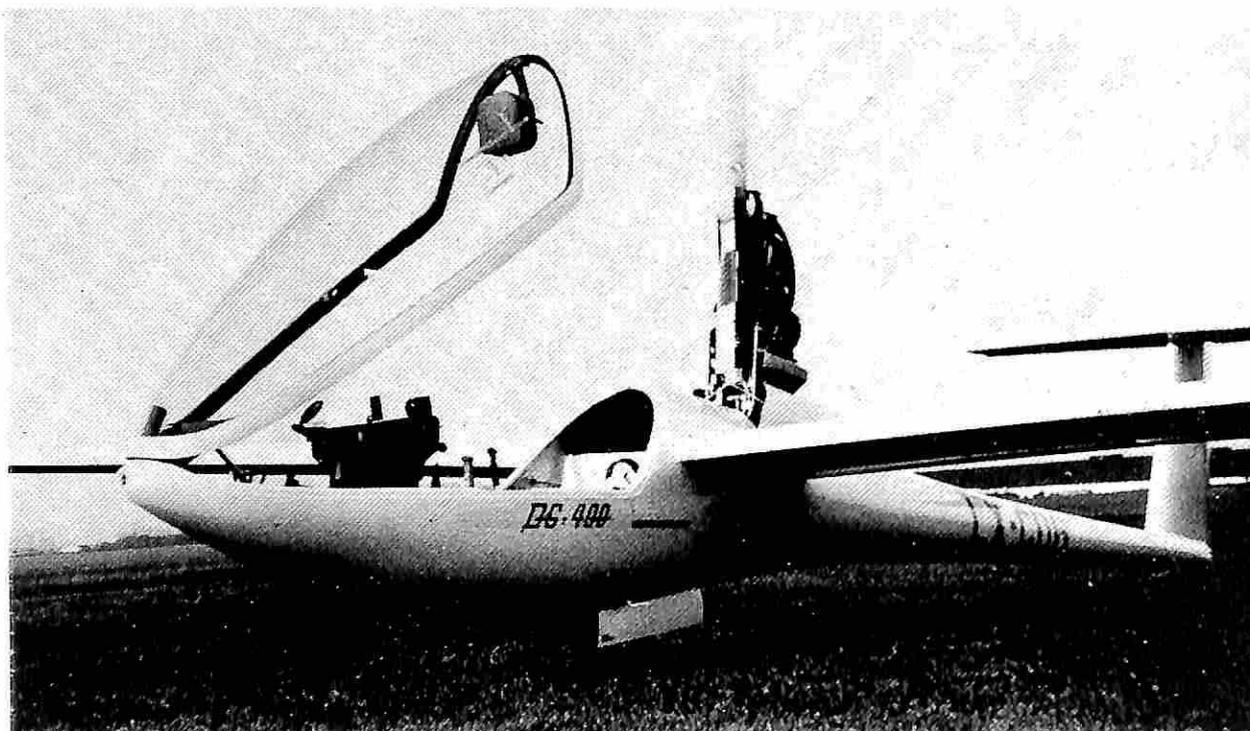
UN SISTEMA ADDESTRATIVO COMPLETO D'AVANGUARDIA

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

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



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



DG-400 - Da 6 anni in produzione e sempre valido per le sue grandi prestazioni. Oltre 200 pezzi consegnati.

Lo sapevate che il DG-400 possiede l'ala più leggera che un 17 m in plastica abbia mai avuto e che rimarrà così anche in futuro perché i nuovi profili più sottili non consentiranno tale risultato? Per questo il divertimento del volo inizia già col montaggio del DG-400 e continua alla sera con lo smontaggio. Di certo non in fuori campo!

DG-500 - Aliante di alte prestazioni con motore retrattile e apertura alare di 22 m

DG-600 - Il super aliante classe 15 m della nuova generazione con prolunghe a 17 m

Venduto da GLASFASER ITALIANA srl

Glaser-Dirks Flugzeugbau GmbH
Im Schollengarten 19-20 - 7520 Bruchsal 4 - Untergrombach, West-Germany
Telefon 07257/1071 - Telex 7822410 gl dg d

Riflessi e riflessioni

La brillante affermazione di Brioliadori, Gavazzi e Ghiorzo nei recenti premondiali austriaci dovrebbe avere riflessi positivi nell'ambito del volo a vela italiano, sia per i «sovrastanti» tutori, sia per gli «addetti» che lavorano ed anche, ovviamente, per la sparuta base che in silenzio — troppo in silenzio — opera cocciutamente per vivere, sopravvivere ed anche tentando di espandersi.

Sono vittorie che, pur senza esaltanti clamori, danno grande impulso a continuare nella battaglia del quotidiano sempre irto di ostacoli, gran parte dei quali insulsi ed ingiustificati.

E sono proprio questi che devono essere evidenziati per meglio combatterli, sperando, in un futuro non troppo lontano, di poterli rimuovere.

In proposito stiamo raccogliendo un elenco di «perle» per poterle in seguito racchiudere in un quaderno, a futura memoria ed allegria per i posteri. Parliamo del versamento di 210 lire, del deposito di mille e delle spese insulse di miliardi.

Siete tutti chiamati alle segnalazioni, le più disparate, per la buona riuscita della raccolta.

Le vittorie dei nostri campioni, oltre che dare onore al merito, premiano anche gli addetti che con encomiabile impegno lavorano anche per assolvere le mille formalità (anch'esse per gran parte inutili) che ci affliggono. E sono così impegnati che non trovano il tempo da dedicare al lavoro d'informazione.

Lavoro estremamente importante, sia per il nostro piccolo mondo, sia per quello esterno, certamente più vasto ma non informato.

Critichiamo l'Aero Club d'Italia per la sua inefficienza, come possiamo non dire del troppo silenzio della nostra Commissione?

Dobbiamo rimpiangere i verbali della precedente?

È stato confermato il piano di finanziamento per il rinnovo flotta, com'è possibile ignorare i cento interrogativi che è umanamente comprensibile vengano formulati in proposito?

Ecco qualche campione.

Da tempo si parla del Maule come trainatore, le riviste straniere gli danno molto spazio e pareri favorevoli, pare che il costo sia più che conveniente (90 milioni contro 160) e qualcuno dice che non verrà preso in considerazione perchè non costruito nell'ambito della CEE!

E per gli aliati? Non parliamo di quelli polacchi perchè costano troppo poco. Pensiamo a quelli tedeschi, ma con che criteri? A chi sono destinati?

Pensiamo al discreto numero di neobrevettati e siamo convinti che la maggior parte di questi sarebbe felice di poter conseguire il C d'argento con un aliante di modeste caratteristiche ma disponibile in numero maggiore.

E la Commissione per selezionare il materiale di volo?

Esiste? Chi la compone? Si è per caso pensato di raccogliere i pareri degli istruttori e dei direttori delle scuole?

I riflessi delle vittorie — ben vengano — non devono abbagliare, devono stimolare e promuovere riflessioni.

Riflessioni alle quali tutti sono invitati, e lo spazio su VOLO A VELA è sempre disponibile.

E la base si ricordi di riflettere (e scrivere) anche sui quattro argomenti richiamati nel numero precedente, in quanto vorremmo giungere al prossimo Briefing di Bologna con un po' di opinioni sulle quali riflettere e dialogare.

Lorenzo Scavino

Un telefax per VOLO A VELA

*Grazie all'abituale disponibilità dell'amico Aliverti, VOLO A VELA dispone ora di un telefax, che riceve al seguente numero:
031-277472.*

Con lo stesso contiamo di diffondere informazioni tempestive in occasione di importanti avvenimenti.

Tutti coloro che dispongono di un telefax e SONO DISPONIBILI A DIFFONDERE, nel loro ambito, informazioni volovelistiche, sono pregati di segnalarci la loro disponibilità ed il numero di telefax al quale inviare i comunicati.

Il tutto — come sempre — senza alcun rimborso spese.

LA REDAZIONE



VOLO A VELA

La rivista dei volovelisti
italiani fondata da
Plinio Rovesti nel 1946, edita
a cura del Centro Studi del
Volo a Vela Alpino
con la collaborazione di
tutti i volovelisti

COMITATO REDAZIONALE:

Lorenzo Scavino
Ernesto Aliverti
Smilian Cibic
Patrizia Golin
Carlo Grinza
Attilio Pronzati
Plinio Rovesti
Sandro Serra
Emilio Tessera Chiesa
Pietro Viscardi

SEGRETERIA & ARCHIVIO:

Paola Bellora
Elisabetta Gandolfi
Costanza Giusti
Monica Malnati

PREVENZIONE & SICUREZZA

Bartolomeo Del Pio
Jacob C.

PROVE IN VOLO:

Walter Vergani

VIP INTERNATIONAL GLIDING CLUB:

Roberta Fischer

REDAZIONI ESTERNE:

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

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

CORRISPONDENTI:

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

ABBONAMENTI & PUBBLICITÀ

ITALIA
— sostenitore L. 200.000
— ordinario L. 50.000
— cumulativo L. 45.000
ESTERO
— ordinario \$ 60
(solo per anno solare)
— una copia L. 10.000

STAMPA

Arti Grafiche Camagni - Como

DIRETTORE RESPONSABILE:

Lorenzo Scavino

APRILE-MAGGIO-GIUGNO 1988

N. 187

S O M M A R I O :

- 71 RIFLESSI E RIFLESSIONI
79 NOTIZIE DAI CAMPI DI VOLO
87 NUOVO ALIANTE STANDARD...
89 VOLO A VELA IN U.S.A.
— Una lettera da Washington
— Reti, costoni e frecce indiane
96 O.S.T.I.V. - TROFEO PER 2.000 KM.
97 DALLA BIGIOTTERIA AL...GIOIELLO
103 SALTIAMO IL FOSSO INSIEME
109 RELAZIONE DELLA RIUNIONE FAI-CIVV
111 NICOLA FRAENZA
PENSANDO A GILDA
112 VOLOAVELAINFORMAZIONI
113 PREVENZIONE & SICUREZZA
117 V.I.P. - INTERNATIONAL GLIDING CLUB
121 VOLO A VELA AL SERVIZIO DEI VOLOVELISTI
129 ULTIMISSIME

IN COPERTINA:

Che l'ala sia quella di un aliante è abbastanza evidente. Come è evidente che il panorama sottostante l'ala sia volovelisticamente insolito.

Come non cadere nella tentazione di farne un quiz?

Le risposte saranno premiate in occasione del prossimo Briefing di Bologna?

Redazione e Amministrazione: Aeroporto «Paolo Contri»

21100 Varese, Calcinate del Pesce, tel. 0332/310073 - C.F. & P. IVA 00581360120

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

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

È permessa la riproduzione, quando non espressamente vietata, citando la fonte.

Glasfaser Italiana s.r.l.

ALIANTI E MOTOALIANTI	:	G R O B SCHEMPP-HIRTH SCHNEIDER GLASER & DIRKS HOFFMAN «DIMONA»
STRUMENTI A CAPSULA	:	WINTER e BOHLI
BUSSOLE	:	SCHANZ, BOHLI, AIRPATH
VARIOMETRI ELETTRICI	:	WESTERBOER, CAMBRIDGE, ZANDER, PESCHGES, ILEC, BLUMENAUER, THERMALLING TURN INDICATOR
RADIO DI BORDO E PORTATILI	:	BECKER AR 3201B, AVIONIC DITTEL, GENAVE
BAROGRAFI	:	WINTER e AEROGRAF
FOTOTIME	:	MACCHINE FOTOGRAFICHE CON DISPOSITIVO ORARIO ED IMPULSO PER BAROGRAFO AEROGRAF
STAZIONE DI SERVIZIO	:	PER RIPARAZIONI E REVISIONI DI TUTTI I MODELLI DI ALIANTI ED INOLTRE VELIVOLI STINSON, ROBIN, SOCATA, PIPER, ZLIN ED ALTRI
SERVIZIO STRUMENTI	:	CONTROLLI PERIODICI, CERTIFICATI RAI, CALIBRATURA BAROGRAFI PER INSEGNE FAI
SERVIZIO RADIO	:	INSTALLAZIONI E CONTROLLI AL BANCO, RIPARAZIONI BECKER, DITTEL, GENAVE
ESCLUSIVISTA PIRAZZOLI	:	RIMORCHI A DUE ASSI OMOLOGATI A NORME EUROPEE
FORNITO MAGAZZINO	:	STRUMENTI E RADIO, RICAMBI PER ALIANTI E MOTOALIANTI

TUTTO PER L'ALIANTE ED IL MOTOALIANTE

24030 VALBREMBO (BG) - Via delle Ghiaie 3 - Tel. 035 / 631011

NEW**NEW**

NUOVO RICETRASMETTITORE VHF A 760 CANALI

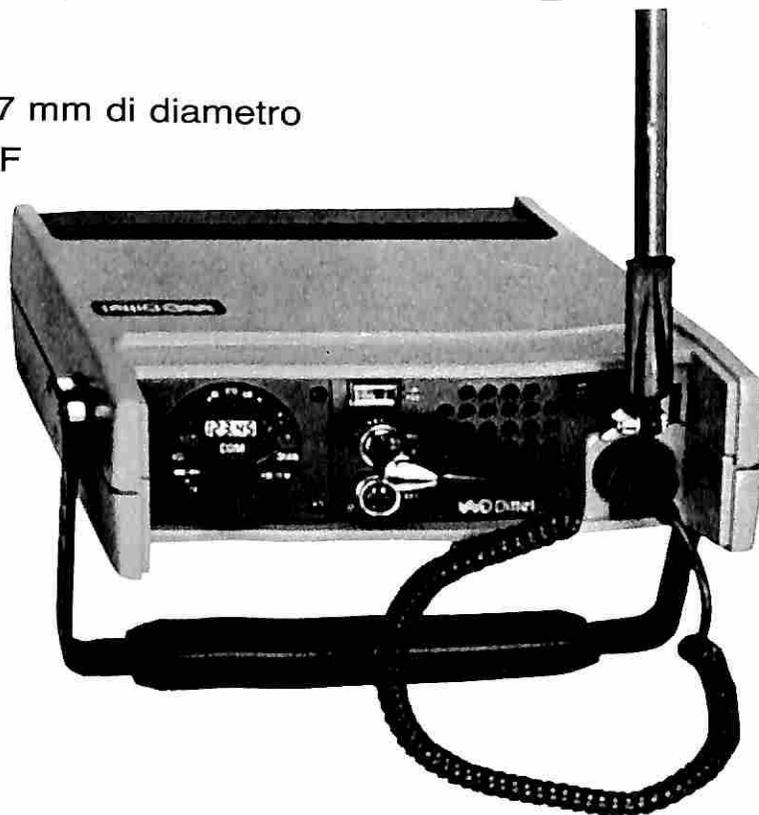
FSG 70



FSG 71 M

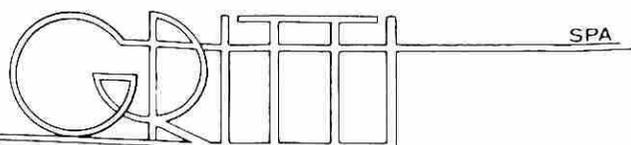


- si inserisce sul cruscotto in uno spazio di 57 mm di diametro
- potenza di trasmissione da 5 a 7 W, 8 W AF
- l'FSG 71 M comprende una memoria elettronica da 10 canali
- assorbimento di corrente in stand by di sole 25 mA
- perfettamente adatta ad essere alimentata con batterie
- è possibile inserirla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



Walter Dittel GmbH
Luftfahrtgerätebau

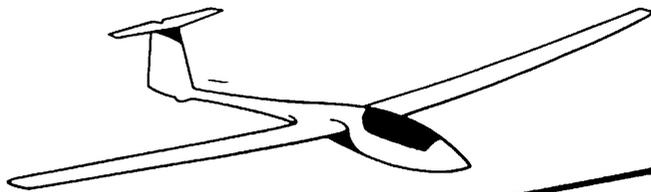
Erpfinger Straße 36, Postfach 260
D-8910 Landsberg/Lech 1



AG

SPA

I-39100 BOLZANO/BOZEN
Via Maso della Pieve 72 Pfarrhofstrasse
P.O. Box 89 - 90
Tel. 0471/940001 (5 linee)
Telex 400312 GRITTI I



AS K21
 Biposto scuola
 Apertura alare 17 mt
 Eff. max. 35 (calcolata dal DFVLR)

AS K23
 B
 Monoposto da addestramento,
 scuola e performance
 Apertura alare 15 mt
 Eff. max. 34 (calcolata dal DFVLR)

AS W24
 B
 Monoposto di classe Standard
 Apertura alare 15 mt, peso max. al decollo 500 Kg
 Eff. max. 43

AS W20
 B
 Monoposto di classe : FAI - 15 mt
 Peso max. al decollo 525 Kg
 Eff. max. 43 (calcolata dal DFVLR)

C
 Monoposto di classe FAI - 15 mt
 Peso max. al decollo 454 Kg
 - velocità min. di discesa 0,57 mt/sec a 87 Km/h
 Eff. max. 43 a 90 Km/h
 velocità di discesa 2,0 mt/sec a 183 Km/h
 (dati misurati dal DFVLR)

AS W20
 BL
 Monoposto di classe FAI - Open
 Apertura alare 16,60 mt
 - velocità min. di discesa 0,53 mt/sec a 84 Km/h
 Eff. max. 46 a 91 Km/h
 velocità di discesa 2,0 mt/sec a 178 Km/h
 (dati misurati dal DFVLR)

CL
 Monoposto di classe libera
 Apertura alare 25 mt, peso max. al decollo 750 Kg
 Eff. max. 60

AS W22
 B
 Versione motoalante
 Apertura alare 25 mt, peso max. al decollo 750 Kg
 Eff. max. 60

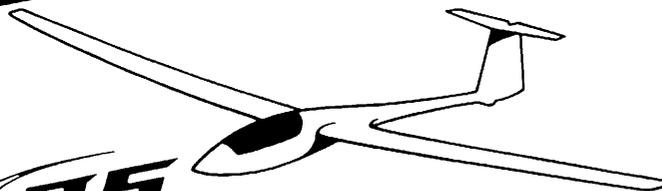
BE
 Monoposto di classe libera
 Apertura alare 25 mt, peso max. al decollo 750 Kg
 Eff. max. 60

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



ALEXANDER SCHLEICHER

GMBH & CO
 Segelflugzeugbau · Telefon 06658-225
 D-6416 Poppenhausen-
 Wasserkuppe



Rappresentanti per l'Italia:

MUSSO ALBERTO

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

GRINZA CARLO

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

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



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

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

Formato strumento piccolo
(diametro 58 mm).

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

Potenza di trasmissione 7 Watt

Autocontrollo automatico di
frequenza.

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



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

Basso assorbimento: circa 70 mA.

Controllo automatico tensione.

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

Apparati di Categoria 2

Garanzia 2 anni!

Omologata P.T.T. come stazione base a terra (D.C.S.R. 2/1/144/02)

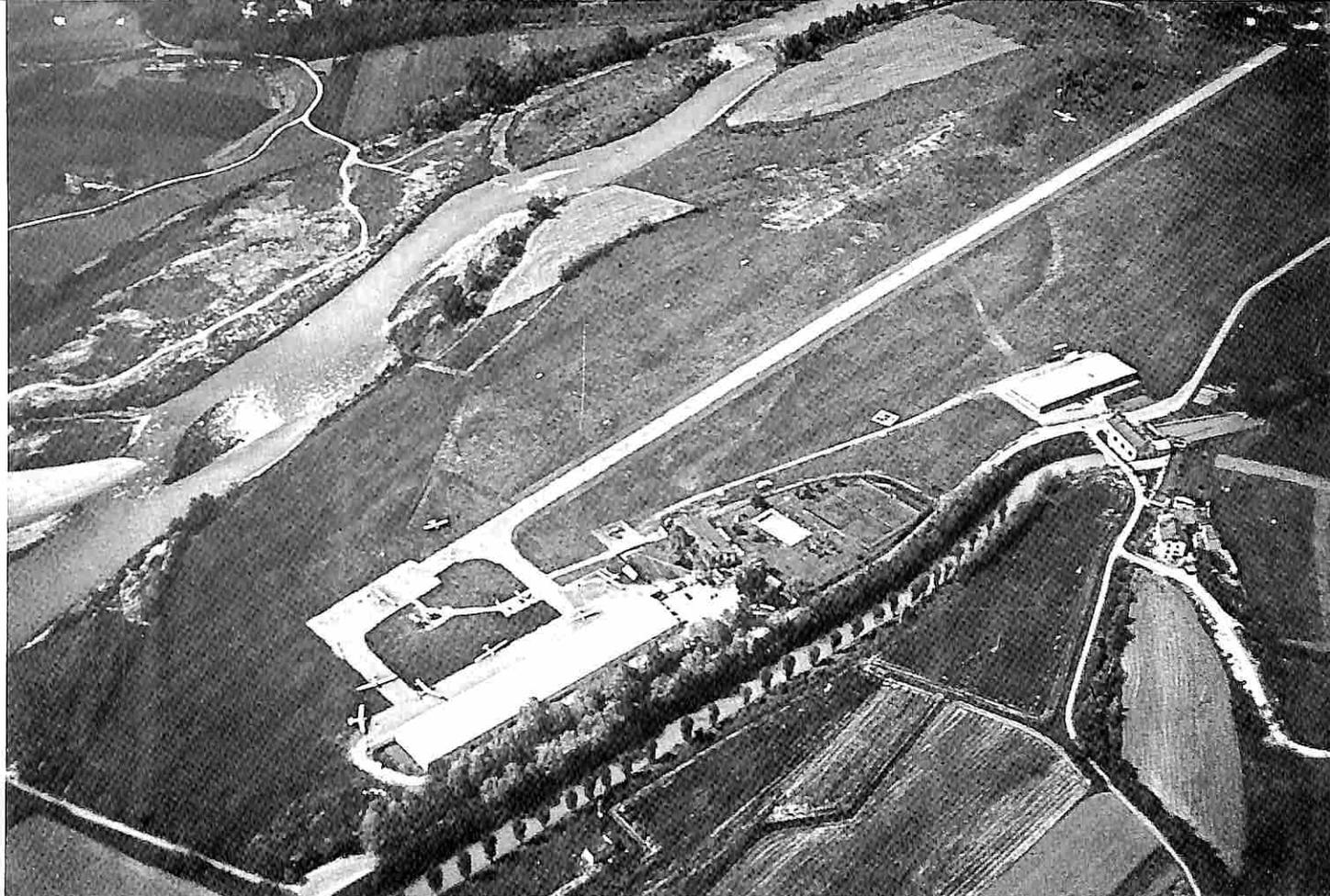
Corredata di documentazione tecnica valida ai fini R.A.I.

BECKER
FLUGFUNK
Avionics made in Germany

GLASFASER ITALIANA srl
24030 VALBREMBO - TEL. 035/631011

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

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



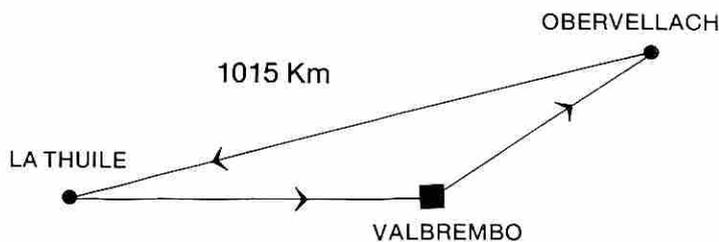
**PRIMA BASE DI VOLO A VELA IN EUROPA
PER VOLI DI OLTRE MILLE CHILOMETRI**

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

Aeroporto di Valbrembo - BG
Telefono 035/631093 - Frequenza radio 122,6

- Scuola per conseguimento brevetto C di volo a vela.
- Rinnovo e reintegro brevetti.
- Addestramento dopo brevetto per conseguimento insegne FAI; corsi di performance con istruttori qualificati su alianti biposto e monoposto.
- Alianti a disposizione di tutti i soci.

5 Twin Astir - Janus - 3 Astir Standard
4 Hornet - 2 Pegaso - DG 300
Motoaliante Grob G 109 B



- Stages per piloti stranieri dal 15 marzo al 15 maggio di ogni anno.
- Aerei da traino: 4 Stinson L5 HP 235 - Morane Saulnier HP 180

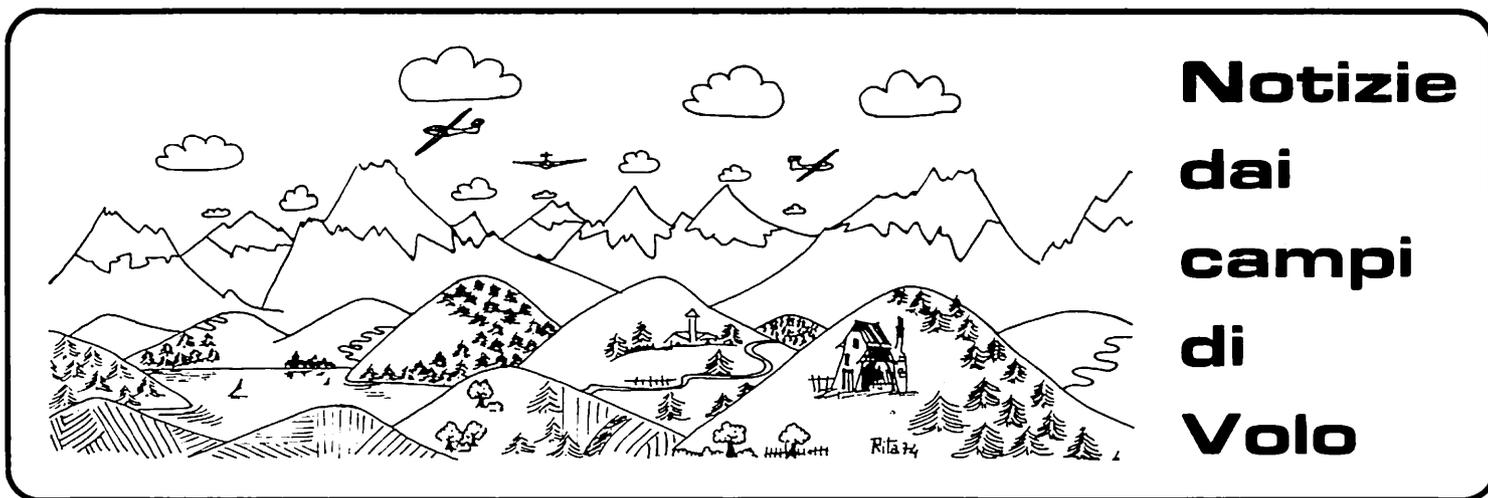
Il Club è dotato di: vasto camping per roulotte e tende con relativi servizi; piscina, campi da tennis e parco giochi bambini nonché di ristorante-bar con ampio parcheggio auto.

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



winter
Bordgeräte

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



Notizie dai campi di Volo

Continuo a credere, malgrado qualche parere contrario, che le «notizie dai campi» siano l'argomento più importante in quanto informano i volovelisti su quanto fanno altri volovelisti, quali difficoltà incontrano e quali iniziative promuovono.

Credo anche che le notizie più significative siano quelle che provengono dai «centri minori» perchè è proprio dalla loro vitalità, dal loro persistente entusiasmo che nasce la consapevolezza delle difficoltà da superare ma anche l'ottimismo indispensabile per affrontarle. Un «ricostituente» che fa bene a tutti, anche agli amici dei «centri maggiori» nei quali l'entusiasmo, a mio parere, incomincia a scarseggiare.

Dunque: scrivete, scrivete, scrivete!

Vostro,

RENZO SCAVINO

Aero Club di Roma Gare di Club: a Guidonia il «Trofeo Pennetta»

a cura di TRISTANO GARGIULO

La sera di venerdì 19 febbraio sono stati premiati i vincitori dell'edizione 1987 della gara indetta annualmente dalla sezione di volo a vela dell'Aero Club di Roma e intitolata alla memoria di Roberto Pennetta.

La cerimonia si è svolta presso il Circolo Ufficiali dell'Aeroporto di Guidonia alla presenza delle autorità militari ospitanti e del presidente dell'Aero Club di Roma Lamberto Picca e ha fatto registrare la simpatica e significativa partecipazione del direttore dell'Aero Club Centrale di Rieti Ettore Muzi.

Ecco la classifica finale:

1) Sandro Sette	con punti 1420.46 (con 5 prove)
2) Stefano Merigiola	con punti 1159.97 (con 5 prove)
3) Gianfranco Faina	con punti 938.44 (con 5 prove)
4) Bruno Terrizzi	con punti 515.96 (con 4 prove)
5) Claudio Palleschi	con punti 353.46 (con 4 prove)
6) Tristano Gargiulo	con punti 252.72 (con 2 prove)
7) Stefano Proietti	con punti 225.42 (con 1 prova)
8) Nicola Daniele	con punti 111.00 (con 1 prova)
9) Massimo Ametta	con punti 104.00 (con 1 prova)
10) Fabrizio Costa	con punti 78.54 (con 1 prova)
11) Fabrizio Cox	con punti 0.00

I primi tre hanno ricevuto, oltre ad una coppa, un rimborso in ore di volo. Una bellissima medaglia d'oro, messa in palio da Vito Pennetta, è andata a Sandro Sette vincitore di due edizioni consecutive.

Dopo un periodo che aveva visto un calo d'interesse per questa gara, sono ormai due anni che il Trofeo Pennetta è tornato a costituire l'appuntamento importante della buona stagione per i volovelisti di Guidonia, da quando cioè ne ha assunto l'organizzazione tecnica il Gruppo Sportivo «G. Faraoni». Formatosi in seno alla sezione e affidato ai piloti di lunga esperienza (ricordiamo in particolare i «nazionali» Dino Di Vecchio, Konstantin Nedialkov e Sergio Servilio), esso segue il perfezionamento di secondo periodo dei piloti che manifestano la volontà di progredire oltre il conseguimento del brevetto.

Il Trofeo Pennetta ha proprio lo scopo di offrire un terreno concreto su cui i piloti che hanno cominciato ad affinarsi possano sperimentare gli insegnamenti e i consigli ricevuti; inoltre propone loro un primo stimolo agonistico, abituandoli nel contempo a valutazioni essenziali quali le quote di rientro, la situazione meteorologica, le differenti prestazioni dei vari alianti, e contribuendo così sensibilmente ad elevare gli standard di sicurezza e la responsabilizzazione in volo dei piloti. Ogni concorrente a poco a poco impara che cosa vuol dire fare una fotografia su un pilone; impara che per spostarsi da un punto ad un altro non serve fermarsi su ogni termica e che esiste un rapporto ottimale fra la quota che si ha, la lunghezza dei traversoni e la velocità alla quale li si effettua; impara a servirsi del costone per fare strada. Insomma, anche se non è ancora un esperto, viene portato a capire le soddisfazioni di un volo finalizzato ad un obiettivo.

Il Trofeo Pennetta è essenzialmente una gara di distanza, che rispecchia abbastanza, in scala ridotta, quello che da quest'anno sarà il Campionato italiano di distanza. Le prove che a ciascun concorrente vengono riconosciute, dopo essere state convalidate dalla Commissione Sportiva (sviluppo dei rullini, controllo delle foto), sono le cinque migliori da lui effettuate in un arco di tempo che va dal 20 marzo al 31 ottobre (il giorno, l'ora e l'aliante sono a sua discrezione): ognuna prevede un percorso variamente configurato (triangolare, poligonale, spezzato, andata e ritorno), non prefissato ma ideato dal pilota stesso che sceglie un numero a piacere di piloni dall'elenco ufficiale incluso nel regolamento. Ad ogni km percorso si attribuisce un punto, fatta salva l'applicazione dei fattori correttivi propri di ogni tipo di aliante impiegato.

Conferma della validità della formula è che già nell'edizione 1986 si sono segnalati due piloti che hanno poi preso parte e gare nazionali come la «Promozione»: Stefano Merigiola e Massimo Ametta.

Confrontando i risultati dell'ultima edizione con quelli della precedente, si nota un generale miglioramento nella qualità dei voli, come appare dalle seguenti medie statistiche:

	1987	1986	%
ore di volo	151	124	+21,81
km/volo	173,72	136,50	+27,27
km/percorsi	6254	4504	+38,85
perc. max km	393	275	+42,91

Per l'edizione 1988 sono state studiate alcune modifiche al regolamento (per es. la supervalutazione nel punteggio di percorsi prefissati a terra e portati regolarmente a termine, la partecipazione di coppie in biposto) che la renderanno ancora più interessante e stimoleranno una più nutrita affluenza di partecipanti sia tra i vecchi sia tra i nuovi piloti di Guidonia.

Aero Club Trento

a cura di GIORGIO PEDROTTI

Nonostante un lungo silenzio, i volovelisti trentini godono di ottima salute.

E la dimostrazione sono i 70 brevetti conseguiti dal 1971, di cui quasi la metà negli ultimi 3 anni, grazie all'infaticabile istruttore Flavio Fracalossi, che, nonostante il sigaro pestilenziale, è seguito da un codazzo di allievi desiderosi di decollare.

Lo stesso entusiasmo ha spinto una ventina di neobrevettati a frequentare gli stages dell'Aero Club Centrale di Rieti, con risultati soddisfacenti, in termini di ore volate e di formazione alla «mentalità volovelistica».

Sempre a Rieti, nell'agosto 1987, due nostri soci, Ferruccio Garbari e Giorgio Paris, hanno partecipato alle gare di promozione, con la classificazione di quest'ultimo al 4° posto assoluto con una vittoria.

Stimolati dalla presenza di questi campioni e di altri ottimi piloti «anziani», il Gruppo Volo a Vela di Trento ha impostato per il 1988 un programma sportivo ambizioso, per lo stimolo al conseguimento di insegne sportive, ma soprattutto per spingere i piloti a crearsi dei traguardi per ogni stagione.

Speriamo che le condizioni meteo ci diano una mano, perchè negli ultimi due anni, giornate favorevoli ce ne sono state pochissime.

Il Robin 180, acquistato l'anno scorso dal Gruppo Volo a Vela, scalpita nell'hangar e vuole fare un'infinità di traini d'argento, d'oro e di diamante.

Vi terremo informati sui risultati e arriverdoci sotto i cumuli.

L'Aero Club Friulano torna a «sfornare» piloti! Otto volovelisti sette motorai



Caro Scavino,

dal momento che sei sempre avido di buone notizie specialmente per quanto riguarda la «base», Ti comunico con grande soddisfazione che sono riuscito, in barba alle passate polemiche, a far spiccare il volo ad altri nove Allievi. Il corso iniziato sotto commissariamento il 29 luglio 1987 è stato portato a termine il 1° febbraio 1988. Gli esami teorico-pratici si sono svolti nei giorni 2 e 3 febbraio. La Commissione era composta dal Com.te Scano, dal Prof. Battiston e dal sottoscritto.

I nei Piloti: BONOTTO Giuseppe, BOSCO Adolfo, DORETTO Andrea, FAMBRI Gianandrea, MESTRE Paolo, PINZI Fabio, PONTAROLO Valerio, SELAN Umberto, VENTURELLI Tiziano.

Tutti senza altri brevetti aeronautici.

Nella stessa sessione di esami hanno conseguito il brevetto di 1° grado sette Allievi. Nota simpatica: per la prima volta, all'Aero Club Friulano, i nove più sette hanno festeggiato e urlato assieme un unico gheregheghez.

Spero vivamente che possa continuare così.

Ti saluto cordialmente e grazie per l'ospitalità.

Udine, 10 febbraio 1988

Giacomo Rizzi



Valbrembo: superata l'emergenza

La cena sociale del 19 marzo 1988 conclude ogni anno il ciclo dell'attività dell'anno precedente, che si compendia nelle seguenti cifre:

- giornate volative nel 1987 n. 244;
- totale ore di volo n. 4751 con 12.886 voli e 17.613 movimenti;
- allievi brevettati 1987 n. 19
- allievi brevettati 1988 n. 10 sessione marzo 1988
- allievi attualmente in corso n. 17

Prove FAI

Argento: parziali n. 1
Completate n. 2: Mazzucchi Antonio, Piloni Giuseppe

Piloti neo-brevettati

11 marzo 1987 (13): Agnelotti Antonio, Bonaspetti Raffaele, Castagnali Roberto, Francica Rosario, Guzzinati Graziano, Lissignoli Emanuele, Nivini Roberto, Redaelli Claudio, Rossi Alessandro, Simaz Gianluigi, Stella Angelo, Tognon Maurizio, Vazzana Fabio.

12 giugno 1987 (6): Brivio Alberto, Marchesi Alessandro, Nivini Marino, Redaelli Giorgio, Riboldi Alfredo, Santoro Enrico

4 marzo 1988 (10): Baruzzi Roberto, Bravi Francesco, Davite Marco, Flippone Rene Serge, Gallia Guido, Maroni Massimo, Michelini Michele, Palmeri Laura, Polarani Paolo, Spreafico Droume De Festi Giovanni

Nuovi istruttori (corso 1987 a Rieti): Sandro Marchesi, Martino Mello

Coppa «R. Legler»

1) Scaglioni Giovanni	km 1211	punti 1937 (coppa + oro)
2) Mayer Luciano	km 859	punti 859 (argento)
3) Miticocchio Paolo	km 306	punti 306 (bronzo)
4) Longhi Marcello	km 210	punti 210
5) Casamatti Alberto	km 100	punti 100

Trofeo «G. Rocca»

Scaglioni Giovanni, volo km 450 del 22 maggio 1987
(VB - Tonale - Biasca - VB - Tamaro - VB)

Trofeo «Brugali»

Davite Marco, migliore allievo (corso 1987 - 1° Corso 1988)

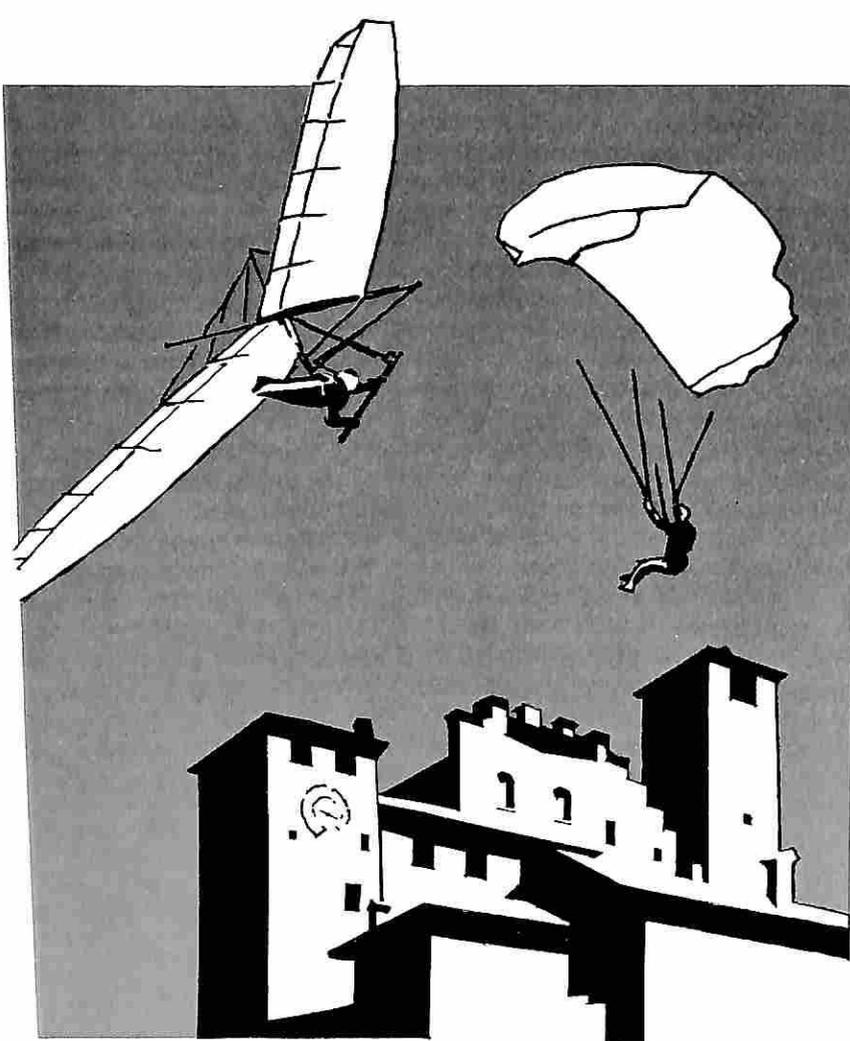
L'alluvione della Val Brembana del 18 luglio 1987 (e seconda meno grave dell'agosto) ha procurato gravi danni a tutto il materiale di volo. Un metro di acqua e fango in aviorimessa hanno ridotto gli aerei e gli alianti in uno stato pietoso. Tutti gli aerei, gli alianti, le autovetture hanno dovuto essere revisionati da cima a fondo. Si sono dovuti effettuare lavori di ripristino della superficie del terreno erboso e della pista, raccordi e piazzali (il limo dopo il ritiro delle acque era dello spessore di 20-30 cm). Tutto ciò ha naturalmente ridotto l'attività di volo e la partecipazione alle gare dell'anno 1987 comportando inoltre un gravissimo danno economico.

Solo con l'aiuto di tutti i soci piloti con in testa Zoli, Marchesi, Cugini si è potuto in soli 20 giorni rimettere in piena funzionalità l'aeroporto. Tutti gli uomini Glasfaser si sono prodigati per rimettere in efficienza tutto il materiale di volo e consentire così la ripresa dell'attività.

Questa drammatica circostanza ha dimostrato ancora una volta quanto sia grande l'attaccamento al club da parte di tutti i soci; attaccamento che si dimostra sempre nelle circostanze più avverse.

Comunque l'alluvione 1987 è stata una parentesi.

Ora il club è ancora proiettato a migliorare sempre più le sue strutture, i suoi servizi ed a conseguire ai piloti la possibilità di raggiungere ulteriori ambizioni.



FEDERAZIONE
ITALIANA VOLO LIBERO



AERO CLUB D'ITALIA



- VOLO LIBERO FELTRE PRIMIERO
- APT FELTRINO
- Aero Club BELLUNO
- Comune di FONZASO
- Comune di PEDAVENA
- ANA FELTRE
- ARS ARTEN
- Delta Club DOLADA
- Consorzio per lo sviluppo del M. AVENA
- Pro Loco FONZASO
- Comune di FELTRE
- Comune di SOVRAMONTE

5° TROFEO ADRIANO GUARNIERI

FELTRE - MONTE AVENA 16 - 17 Aprile 1988

DELTAPLANO - Coppa Banca Bovio

PARAPENDIO - Coppa Fodera Bemberg



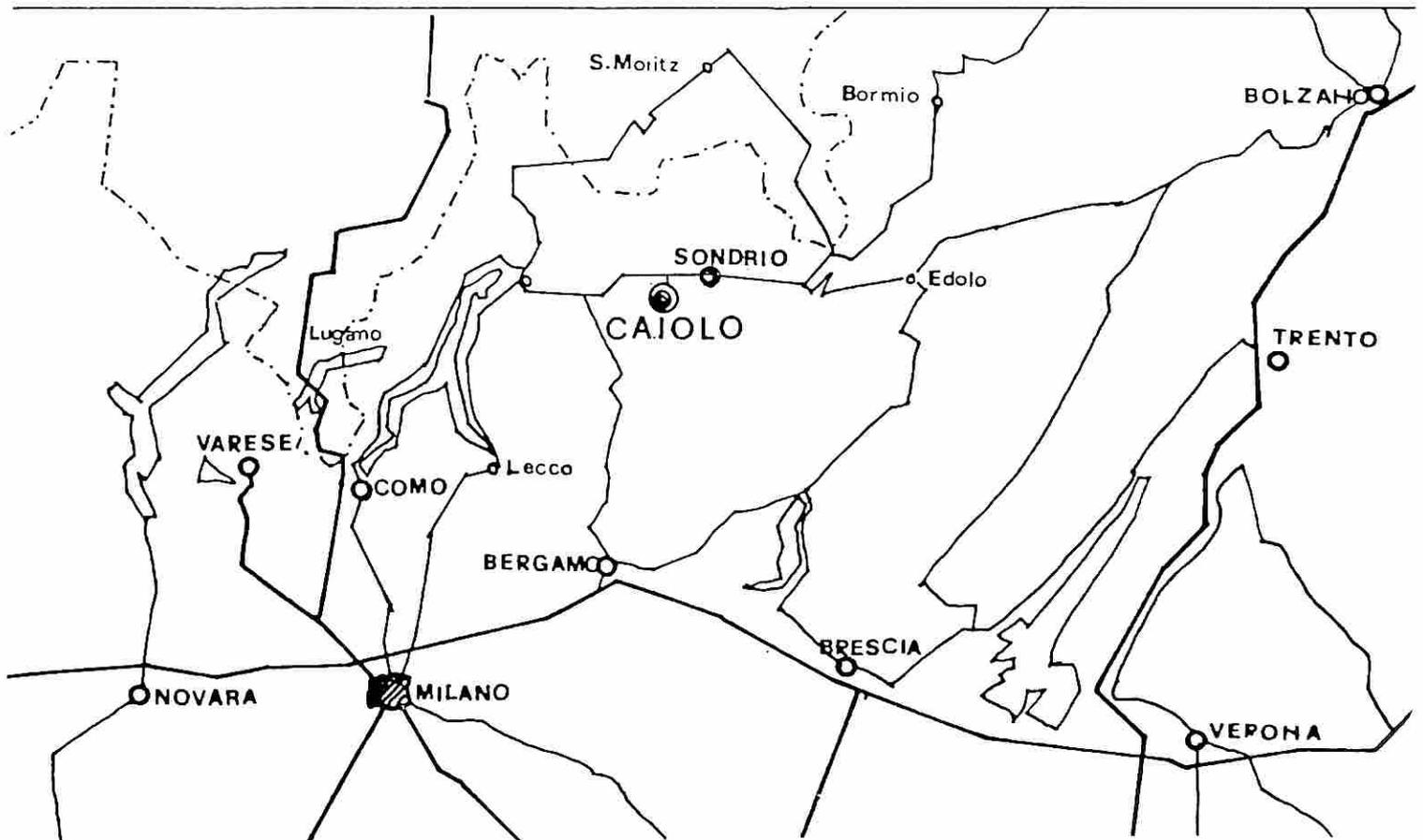
Grande successo di critica e di pubblico per questa 5ª edizione del Trofeo «ADRIANO GUARNIERI» che per la prima volta si è disputato a Feltre con decollo dal Monte Avena.

Da oltre quattro mesi il Club «Feltre & Primiero» si prodigava per organizzare quanto meglio poteva questa manifestazione intitolata al ricordo del suo capo carismatico ed il risultato è stato degno di ogni più rosea aspettativa: il nuovo esperimento di unire in una unica manifestazione due gare — deltaplano e parapendio — si è dimostrato decisamente fortunato, grazie anche ai favori del tempo.

Dopo due giornate di brillanti competizioni il 5° Trofeo «ADRIANO GUARNIERI» si è concluso con le premiazioni alle quali hanno presenziato, oltre alla famiglia Guarnieri, le Autorità locali ed il presidente della Federazione Italiana Volo Libero Gianni Menegotto.



AVIOSUPERFICIE DI CAIOLO (SONDRIO)



**ASSOCIAZIONE
VOLO VALTELLINA**

c/o Aviosuperficie - Loc. BACHETT
23010 CAIOLO (Sondrio)

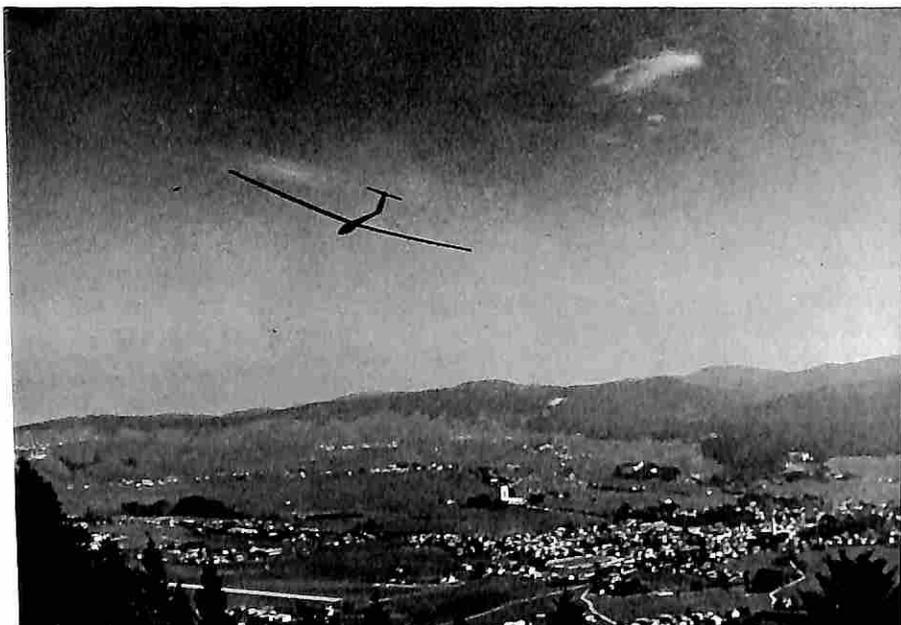
Tel. (0342) 35.52.03

DOMENICA 12 GIUGNO 1988 !!!

Inaugurazione dell'aviosuperficie di CAIOLO!

Forse arriveremo in tempo per vedere la conferma ufficiale di una realtà ipotizzata da un sogno di quarant'anni fa!

Evviva !!!



SALUTI
CORDIALI
A
TUTTI
I CAMERANI
DI
GIORGIO
DI MONACO

Unsere besten Wünsche zum Weihnachtsfest
und zum Neuen Jahr verbinden wir mit
herzlichem Dank für Ihr bisheriges Vertrauen.

Niery

U. Voggenreiter

E. Friedl

M. Wimmer

B. Karg

S. Gschelde

P. Phant

AIRTRON H. J. KUSSELER



ASIAGO

Un vecchio mondo
volovelistico ancora tutto
da riscoprire e da
rivalutare.
Volovelisti veneti
campeggiano e
nordalpini sondano... ed
il verricello funziona!
Molte notizie in arrivo (se
mantengono le
promesse).
Per informazioni
contattare
Franco Bissaro,
tel. 0424/62918.

Ae.C. Padova: Gruppo Volovelistico Patavino «G. Calandrin»

— Trent'anni di storia

— Le solite... storie

— Una grande idea (da realizzare)

a cura di MANUELE MOLINARI

Il 2 aprile 1958 è una data storica per il volo a vela padovano. Quel giorno di trent'anni fa quattordici ragazzi poco più che ventenni si davano appuntamento nell'ufficio di un notaio per firmare l'atto costitutivo dell'Associazione Gruppo Volovelistico Patavino avente lo scopo di praticare lo sport del volo a vela.

Fra quei quattordici ragazzi vi erano alcuni nomi che hanno dato un certo contributo allo sviluppo del volo a vela nazionale: Agostino Bucceri, campione italiano negli anni sessanta, Francesco Gallo, oggi presidente del G.V.P., Giovanni Bertolini, instancabile istruttore che ha sfornato decine di nuovi brevettati, Giovanni Calandrin, tragicamente scomparso in un incidente di volo sulle montagne di Belluno, al ricordo del quale è intitolata la nostra associazione.

Di quei soci fondatori di trent'anni fa ben pochi sono rimasti. Il Club si è molto rinnovato negli uomini e nei mezzi. Dallo Zoegling si è passati al Passero, al Canguro, all'Uribel, all'M.100, al Libelle ed infine al Cirrus. Con una flotta di otto macchine (un M.100, un A2, un Libelle, un Astir, un Cirrus, un Twin Astir, un Calif e un SF25) e una cinquantina di soci l'associazione gode oggi buona salute.

Malgrado i rapporti con il volo a motore non siano idilliaci, non esistono da noi gli accesi contrasti che sono tipici di altri Aeroclubs e che hanno, purtroppo, spesso portato alla chiusura della sezione di volo a vela (Vicenza ne è l'ultimo esempio). Questo perchè il G.V.P. non è una sezione dell'Aeroclub di Padova, ma è un gruppo autonomo, dotato di una propria autonomia patrimoniale, che opera all'interno dell'Aeroclub. I contrasti, quando ci sono, li risolviamo a calci di pallone, con una simpatica sfida calcistica contro i cugini «motorai».

Certo i problemi non mancano.

Innanzitutto le condizioni meteorologiche che ci penalizzano notevolmente (la vicinanza del mare si fa spesso sentire con una fastidiosa brezza che sfalda le termiche) e così 700 ore di volo l'anno rappresentano già un lusinghiero successo.

Ma i problemi maggiori, tanto per cambiare, ce li crea la burocrazia. (Chi l'avrebbe mai detto! N.d.R.).

Forse chi legge avrà appreso dai giornali l'apertura dell'aeroporto di Padova al traffico internazionale: ecco l'ennesimo successo della scelleratezza dei politici. Qualcuno si è messo in testa di fare di Padova uno scalo di terzo livello

per voli frontaliere ed executive e così sono cominciati a piovere i miliardi e... i problemi.

Per chi non conoscesse il nostro aeroporto vorrei ricordare che la testata pista inizia pochi metri dopo le ultime case del centro città! Non oso pensare cosa potrebbe succedere se un ATR42 non riuscisse a fermarsi, in fase di atterraggio, esattamente entro i margini della pista. Comunque questi sono problemi che dovranno risolvere i responsabili di questo avvilente sperpero di denaro pubblico.

Per noi volovelisti i problemi sono invece già iniziati: dall'inizio dell'anno è stata chiusa al traffico degli alianti la pista in macadam; motivo: le nostre macchine ingombravano la pista. Così siamo stati costretti ad operare esclusivamente sull'erbosa, rimanendo naturalmente per terra per tutti quei giorni in cui la pista non era agibile a causa della pioggia.

Un giorno abbiamo addirittura ricevuto la «visita» dei Carabinieri, cortesemente chiamati dalla direzione dell'aeroporto, per controllare non so quale autorizzazione relativa alla vecchia Volkswagen che utilizziamo per il ricupero degli alianti.

Morale: siamo rimasti senza automobile un mese, dopo di che si è scoperto che non era necessaria alcuna autorizzazione e tutto era in regola.

Per non parlare di tutte le volte che, con il cavo teso e il motore del traino a pieni giri, la torre ci ha bloccati minacciando rapporti a Civilavia per la mancanza di fantomatici permessi, oppure per la mancanza del servizio antincendio che, però, non aveva impedito, qualche minuto prima, di partire ad un grosso bimotore commerciale.

Solo dopo mesi di pressioni, il paziente lavoro del nostro presidente Ing. Gallo ha permesso la riapertura provvisoria della pista in asfalto, per l'inverno e limitatamente all'attività della scuola. Non c'è bisogno che io dica quanto tutto questo sia distante dallo spirito del volo a vela, ma purtroppo questa è la realtà contro cui dobbiamo confrontarci.

A proposito della scuola devo dire che Padova vanta al riguardo un'invidiabile tradizione: ho già ricordato Giovanni Bertolini che per anni ha svolto con passione l'attività di istruttore, ma devo ricordare anche l'Ing. Pedrina che ha validamente preso il posto del primo.

E non si può parlare del G.V.P. senza citare le due persone



La squadra volovelistica, per quel che si vede, promette bene. E quella dei «motorai»? Che ridere se si potesse far scendere in campo anche quella dei «burocrati».

che più d'ogni altra hanno contribuito alla creazione ed allo sviluppo: Francesco Gallo ed Agostino Bucerri che da anni si alternano alla presidenza e grazie ai quali il gruppo ha saputo superare i momenti più difficili. Vorrei inoltre ricordare il simpaticissimo Conte Ugolino Perocco, nostalgico pilota del Passero, di cui si racconta un incredibile touch and go sul Monte Serva, durante uno stage a Belluno; Francesco Marzaro a cui si prospetta un luminoso futuro da progettista (ha recentemente presentato a Valbrembo il progetto di un motoalante ultraleggero con soluzioni decisamente interessanti) ed ancora Enrico Mioni che si è saputo fare apprezzare non solo a Padova, ma anche a Thiene e ad Asiago per le sue precise previsioni meteorologiche. A conclusione di questa panoramica mi sia consentito formulare un'opinione personale: io credo che il futuro del volo a vela italiano sia nell'ampliamento della base dei praticanti. Le cifre parlano chiaro: 1500 piloti in attività in Italia contro i 40.000 della Germania. Sono convinto che per

riuscire in questo obiettivo la soluzione sia nella costituzione di grossi centri riservati esclusivamente alla pratica del volo a vela; solo così riusciremo a liberarci dalle pastoie burocratiche.

Voglio approfittare di questa occasione per lanciare un messaggio agli amici di Thiene, di Vicenza, di Asiago: uniamoci, costituiamo un grande gruppo unico, magari a Thiene dove già ci sono buone strutture e le condizioni meteorologiche sono particolarmente favorevoli.

Perché non creiamo ad Asiago un centro estivo di volo a vela? Il campo è magnifico e si potrebbero organizzare in agosto delle gare per principianti, oltretutto è anche una piacevole località di villeggiatura.

Quella del centro estivo di Asiago è un'idea che ormai da qualche tempo gira negli ambienti volovelistici veneti, e forse se la Commissione permanente del volo a vela ci desse una mano qualcosa di buono si riuscirebbe a realizzare. Non è vero Cibic?

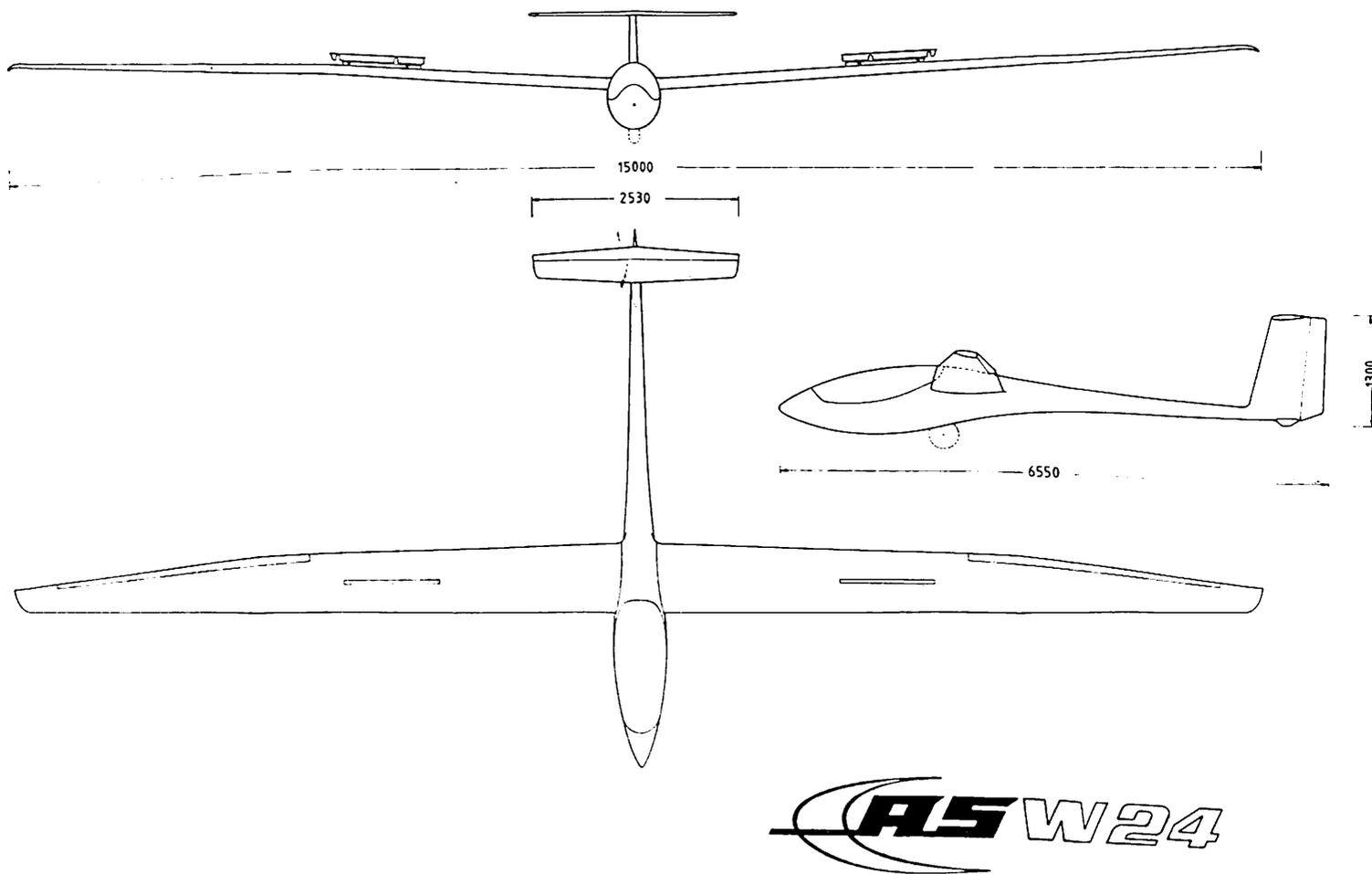
Grazie per l'ampia relazione riguardante Padova che così lascia traccia di nomi meritevoli per i posteri, e grazie per aver rilanciato l'idea di un Centro veneto in quel di Asiago. (Bissaro ne faceva cenno in una relazione che, giunta incompleta, ancora attendo di ritorno). Più che la Commissione e per essa l'amico Cibic, ritengo siano da chiamare subito in causa gli Enti e le Autorità locali ed illustrare loro quale sviluppo potrebbe avere un Centro Internazionale di volo a vela in quel di Asiago, per l'afflusso di volovelisti nazionali ma soprattutto di piloti (e relative famiglie) stranieri. Basta pensare a quanti volovelisti tedeschi compiono la lunga trasferta verso lontane e desolate terre per trovare condizioni che Asiago ed

il retrostante arco alpino possono senz'altro assicurare. L'idea è senz'altro bella e le difficoltà non sono certamente molte, basta far capire che le presenze conseguenti l'esistenza di un Centro Internazionale di volo a vela supererebbero di gran lunga l'afflusso dovuto ad una linea aerea di terzo livello!

Forza dunque, accantonate i campanilismi e buttatevi su questa idea che ha bisogno dell'intraprendenza dei giovani, magari gli stessi che in tenuta calcistica dibattono i problemi con i «motorai», senza nulla togliere al prestigio ed al «carisma» delle vecchie glorie!

Resto in attesa di altre notizie. In becco all'aquila!

Lorenzo Scavino



Nuovo aliante Standard di alte performance

L'ASW 24 è il successore dell'ASW 19, il quale è stato costruito dalla SCHLEICHER per più di 10 anni e del quale 425 esemplari sono volanti in tutto il mondo.

Già in questi ultimi anni, Schleicher, teneva attentamente d'occhio lo sviluppo della classe Standard ed in seguito, in modo particolare, incoraggiò attivamente lo sviluppo del profilo.

Sebbene disegnando l'ASW 24 una larga priorità fu assegnata alle performances, fu anche stabilita una importanza molto alta alla sicurezza attiva come quella passiva, alla facilità di manutenzione e, non ultima, ad un buon carattere in volo. Ciò era indiscusso al tempo del Ka 6 che tale equilibrio produce la massima efficienza del binomio: pilota + aliante; questa è la ragione perchè il progettista ha resistito alla tentazione di inseguire l'ultimo 1/2 punto di efficienza e di conservare gli ultimi 5 kg di peso a vuoto per incrementare il confort o di più ancora la sicurezza per il pilota. Con l'eccezione di alcuni adattamenti, l'ASW 24 è un progetto completamente nuovo in tutti i suoi componenti: dalla forma ai materiali usati dove l'ultimissimo grido della tecnologia è stato preso in considerazione in ogni suo aspetto.

Descrizione

Aliante in fibre composite, ala media con impennaggio a T.

Fusoliera con tettuccio

Fusoliera con struttura «monocoque» in fibre composite: carbonio, fibre aramitiche e di vetro. Gancio baricentrale coperto in volo dagli sportelli del carrello, pedaliera regolabile, sedile rimovibile, schienale regolabile. Carrello retrattile ammortizzato con molla di gomma con freno a disco (5.00-5). Trim dalle infinite regolazioni, regolabile tramite comando sulla barra. Tettuccio a visione totale incernierato sulla parte anteriore ed assistito da un ammortizzatore a gas per l'apertura e la chiusura, ventilazione addizionale tramite un finestrino scorrevole e leva per lo sgancio di emergenza. Pannello strumenti collegato al tettuccio. Presa del Pitot sulla estremità anteriore della fusoliera, prese statiche sulla parte conica posteriore della fusoliera, possibilità di collegare una antenna ad energia totale sulla parte superiore della fusoliera. Antenna VHF nella deriva. Cinture di sicurezza, tasca laterale, cuscino sedile, foderina tettuccio. Carrellino di coda (dolly).

Ali

Ala in due parti con profilo laminare; sandwich di fibre aramitiche e vetro e schiuma dura; longheroni con attacchi in carbonio. Facilità di montaggio tramite connessioni e perni principali cilindrici. Aerofreni con doppio pannello metallico

contenuti in vano sigillato sulla parte superiore dell'ala. Il profilo alare è stato sviluppato dal dipartimento di ingegneria Aerospaziale della Delft University of Technology, espressamente per l'ASW 24 ed è stato provato in galleria a vento.

Impennaggi e superfici di comando

Impennaggio a T con equilibratore e stabilizzatore, con profilo NACA a bassa resistenza e Wortmann. Tutte le superfici di comando sono in monocoque composto da un sandwich di schiuma dura, fibre aramitiche, di vetro e carbonio.

Comandi e collegamenti

Gli alettoni, l'equilibratore e così pure gli aerofreni, sono comandati da aste rigide montate su cuscinetti a sfere con connessioni automatiche nelle loro parti di collegamento. Il timone è comandato da due cavi in acciaio scorrevoli in guaine. Tutte le cerniere per le superfici di comando sono montate su cuscinetti a rullini. L'equilibratore viene trimmato per mezzo di un comando sulla barra.

Colore

Bianco.

Equipaggiamento opzionale disponibile con spesa extra

Ballast.

Contenitori a doppia parete sulla parte anteriore dell'ala per facilitare la manutenzione, riempimento attraverso due aperture, connessione automatica del comando per lo scarico (elettrico).

Gancio di traino sul muso.

Ruotino di coda al posto del pattino (210 x 65).

Supporto di montaggio per collegare una antenna a più prese (Pitot + pressione statica + compensazione ad energia totale).

Attacco per bombola di ossigeno di 100 mm. diam.

Possibilità di installare la batteria in deriva per i piloti più pesanti.

Strumenti come da richiesta da parte del cliente, possono venire montati sul pannello porta strumenti.

Verniciatura degli anticollisioni.

Regolazione particolare del baricentro in funzione del peso pilota + paracadute.

Dati tecnici

Certificato di navigabilità in accordo con la JAR 22, Categoria U, e con le esigenze sostanziali del LBA per alianti in materiali compositi.

Modello: ASW 24.

Uso: addestramento, volo di performance e di competizione nella classe FAI-Standard, semiacrobatico, volo in nube.

Apertura alare	15 mt
Superficie alare	10,0 mt ²
Allungamento	22,5
Lunghezza	6,55 mt
Altezza abitacolo	0,80 mt
Larghezza abitacolo	0,64 mt
Altezza deriva	1,30 mt
Peso a vuoto	ca 220,00 kg
Peso max in volo	500 kg
Peso di un'ala	ca 56 kg
Max carico alare	ca 50 kg/mt ²
Min carico alare	ca 30 kg/mt ²
Carico acqua	max 170 lt
Carico utile in cabina	max 115 kg
Eff. max	43 a 105 km/h
Min rateo di discesa	0,58 m/s con 31 kg/mt ²
Velocità minima	70 km/h con 31 kg/mt ²
Velocità max	ca 270 km/h
Velocità di manovra	max 205 km/h
Max velocità in:	
aria con forte turbolenza	205 km/h
di traino aereo	205 km/h
di traino con verricello	140 km/h
con carrello estratto	205 km/h
con aerofreni estesi	270 km/h

VALBREMBO '88

XIV MOSTRA INTERNAZIONALE DELL'ALIANTE

24 e 25 SETTEMBRE

VOLO A VELA IN USA

Ogni medaglia ha il suo rovescio, conseguentemente ogni rovescio ha il suo dritto. Il pudore m'induce a non pubblicare gradite lettere di elogio, ma non al punto di non dire quanto piacere mi hanno dato questi due articoli giuntimi del tutto inaspettati. Inaspettati ma oltremodo graditi perchè mi consentono di offrire ai lettori un «visto da vicino» del volo a vela USA. Operazione che continuerà anche nel prossimo numero ad opera di Attilio Pronzati che è stato a Minden, sede dei mondiali 1991. Grazie dunque agli Autori, nella fiducia che vorranno perseverare, e l'abituale invito agli amici che «viaggiano» affinchè prendano esempio.

L.S.

Una lettera da Washington

di MARIO PICCAGLI

Qualche anno fa, in occasione di un mio mal riuscito tentativo di volare a Rieti, conobbi l'amico Scavino che, avendomi cortesemente incastrato in un angolo della sua roulotte, superò di slancio le mie obiezioni discrete e mi nominò corrispondente di «Volo a Vela» dagli Stati Uniti. Purtroppo le mie proteste, anche se troppo debolmente espresse, erano profondamente radicate nella convinzione che, anche nel microcosmo del volo a vela, gli Stati Uniti sono così irrimediabilmente eterogenei da impedire sommarie generalizzazioni che siano ad un tempo interessanti e valide.

Nei limiti in cui si può dare un reportage complessivo della nostra attività, in USA lo fa la rivista «Soaring» (ed anch'essa cade spesso in provincialismi poco interessanti ed abbastanza insipidi) e non mi sembrava il caso di impegnarmi a farle concorrenza. Così, mentre ho dato e continuo a dare (anonimamente) qualche modesto contributo di carattere logistico, niente corrispondenza da Mike Papa. Devo dire però che, nonostante mi sentissi la coscienza tranquilla (per non aver promesso niente), ogni tanto mi è occorso di sentirmi un po' a disagio specie quando mi soffermo sul frontespizio di «Volo a Vela» e rileggo il mio nome in un contesto che sa di millantato credito.

Queste riflessioni mi hanno portato a rivedere in qualche modo la mia posizione, e ad ammettere (a me stesso) che ci sono in realtà degli sviluppi importanti e di lungo termine, o nel volo a vela americano o nelle circostanze che lo influenzano, che non sono adeguatamente riferiti o non lo sono per niente e che probabilmente interesserebbero gli amici volovelisti italiani. Questi sviluppi sono difficilmente oggetto di articoli su «Soaring» perchè corrispondono a tensioni, contrasti o controversie che dividono la comunità volovelistica; negli SU si tende a non agitare disaccordi in pubblico e semmai affiorano appena in qualche lettera (spesso non del tutto esplicita) al Direttore. Purtroppo questo rende ancora più difficile il compito a chi si voglia porre nello scomodo duplice ruolo di reporter e protagonista.

Gli argomenti sui quali mi pare interessante riferire sono tre: le condizioni ed i problemi attuali della Soaring Society of America, alcune recenti controversie e polemiche specialmente sull'argomento del volo a vela agonistico, ed infine i minacciosi (per il volo a vela) sviluppi attuali del problema del controllo dello spazio aereo.

SSA - SOARING SOCIETY OF AMERICA

È l'organizzazione nazionale del volo a vela statunitense, teoricamente dipendente dalla NAA (National Aeronautical Association) ma in realtà del tutto autonoma. In particolare non ha legami finanziari (cioè sovvenzioni) con la NAA e gli unici contatti riguardano certe attività internazionali e le omologazioni dei primati a carattere internazionale. La SSA è diretta da un Consiglio di amministrazione (Board of Directors), i cui membri (attualmente una ventina) rappresentano le regioni in cui è diviso il paese ai fini volovelistici e sono eletti per un periodo di due anni dai membri della SSA residenti nelle rispettive regioni. Il Consiglio si riunisce due volte all'anno per due giorni ed (in teoria) in quelle occasioni prende tutte le decisioni necessarie.

Il Consiglio si serve ed è coadiuvato da un ufficio nazionale con personale stipendiato, diretto da un Executive Director anch'egli stipendiato a tempo pieno. Per trent'anni o più l'ufficio nazionale è stato a Los Angeles (più precisamente a Santa Monica) ed in questo tempo aveva affinato un gruppo di lavoro composto di relativamente poche persone (volovelisti attivi) che combinavano dedizione e capacità con ottimi risultati per la conduzione

dell'ufficio. Come per il resto della attività della SSA, i costi dell'ufficio centrale (che comprendevano la pubblicazione della rivista «Soaring») sono finanziati con le quote associative (i soci in anni recenti sono stati al livello di 15-17.000) e sono andati crescendo ad un ritmo che al principio degli anni '80 è divenuto intollerabile. La goccia che ha fatto traboccare questo vaso è stata la scadenza del contratto per l'affitto degli uffici a Santa Monica, che ha costretto la SSA a decidere di spostare l'ufficio nazionale in qualche località a costi decisamente inferiori. Nel 1985 si è svolta una gara tra le località finaliste (Elmira, Colorado Springs, Hobbs). Il consiglio ha giudicate più attraenti le condizioni di Hobbs e nell'86 l'ufficio ha chiuso la sede di Santa Monica ed aperta quella di Hobbs. Erano previste difficoltà di transizione e si pensava dovessero essere risolte al massimo in un anno. Ciò non è avvenuto. La maggioranza del personale non ha considerato attraente lasciare Los Angeles per trasferirsi ad Hobbs. Quelli che l'hanno fatto non sono durati a lungo. Il nuovo personale, inesperto e non molto sofisticato, non ha ancora raggiunto un funzionamento soddisfacente. Particolarmente difficile, a tratti addirittura penosa, la transizione per la rivista che è stata simultaneamente assoggettata anche a diversi cambi di redazione. Tutto questo ha portato ad attriti in seno al Consiglio che sono arrivati a drammatiche discussioni in occasione della seconda riunione dell'87, con conseguente identificazione delle «problems areas» e la formazione di piccoli gruppi di lavoro che se ne occupino (vedi «Soaring», dicembre 1987, pag. 9).

Questi sono soltanto alcuni degli aspetti con cui si manifesta l'inadeguatezza del Consiglio e dei suoi metodi di lavoro alle esigenze di condurre con tempestiva efficacia gli affari della società. Da molti anni i soci che più si preoccupano del funzionamento della Società son venuti criticando il fatto che i consiglieri siano troppi e la loro esposizione ai problemi troppo breve e superficiale, che non sia mai stata decisa una adeguata delega di responsabilità e di potere per i più importanti settori di attività, che nel nominare gli Executive Directors non si siano create figure di veri dirigenti e così via.

In realtà sono rappresentati in Consiglio, come d'altronde nella Società stessa, gruppi, tendenze ed interessi diversi e spesso opposti. Si pensi per esempio ai clubs veri e propri da un lato, con le loro esigenze di funzionare in massima economia, e agli operatori commerciali dall'altro che, con i venditori di macchine ed accessori, cercano di guadagnarsi l'esistenza in un campo che a lungo termine ha dimostrato di prestarsi male alla produzione di soddisfacenti utili imprenditoriali.

O ancora, il conflitto mai risolto fra chi vede la SSA e la rivista che ne è portavoce nazionale in funzione di policy a lungo termine e direzione delle attività di volo a vela sportivo (campionati) a livello nazionale ed internazionale, ed il partito opposto che lancia accuse di «elitismo», vorrebbe favorire ed enfatizzare il piccolo cabotaggio delle attività locali e regionali, e sogna il chimerico volo a vela di massa.

La risultante di queste opposte tendenze in seno al Consiglio è stata spesso l'immobilismo e così il Consiglio è diventato, nella critica finale che gli viene da tempo diretta, una inefficace cricca di vecchi amici con scarso apporto di sangue nuovo.

A quanto sento però, proprio questa situazione, di insoddisfazione all'interno del Consiglio ha portato ad una aperta crisi in occasione della riunione dell'autunno scorso, quando alcuni Consiglieri hanno annunciato la loro intenzione di dimettersi per aver raggiunto gli ultimi stadi di frustrazione.

Se e quali veri cambiamenti ne verranno fuori resta da vedere. Intanto a questi problemi si sovrappongono quelli di un certo numero di clubs che hanno chiuso o minacciano di dover chiudere come risultato dei problemi (a volte irrisolvibili) di copertura assicurativa e (uovo o gallina?) della diminuzione dei partecipanti allo sport. Ambedue questi argomenti meriterebbero discussione dettagliata, specie il primo che non trova reale riscontro in altri paesi: ma semmai dovrà essere per un'altra volta.

CONTROVERSIE E POLEMICHE

Le due principali controversie che hanno agitato il volo a vela agonistico statunitense negli ultimi anni, hanno a che fare col «management» (o piuttosto il «mis-management») dell'attività agonistica da parte della SSA, e con i regolamenti di gara. Sono quindi abbastanza direttamente collegate.

In passato, i problemi relativi all'attività sportiva venivano trattati da un Comitato (Contest Board) di tre membri nominato e guidato abbastanza da vicino dal Consiglio della SSA.

Le decisioni importanti (per esempio cambiamenti nei regolamenti di gara) venivano discusse in seno al Consiglio dopo essere state proposte con buon anticipo, e quindi non coglievano di sorpresa gli interessati.

Verso la fine degli anni settanta, l'interessamento del Consiglio a questi problemi cominciò ad impallidire (va ricordata la montagna di argomenti in agenda per quei due o tre giorni all'anno durante i quali il Consiglio è attivo) e cominciò a manifestarsi fra il centinaio di piloti veramente attivi a livello nazionale una crescente insoddisfazione per veder trascurati i problemi per loro di maggior importanza.

Si venne così ad identificare un gruppo di attivisti che, per riempire il vuoto lasciato dal Consiglio e per evitare di trovarsi di fronte a decisioni prese arbitrariamente da gente secondo loro incompetente in materia, proponeva di fondare una Sailplane Racing Association che rappresentasse i piloti da competizione.

Secondo i proponenti, la SRA doveva almeno essere organo consultivo obbligatoriamente sentito dal Consiglio della SSA in materia di gare e, al meglio, essere accettata dalla SSA come ente autonomo («Division of SSA») cui fosse delegata responsabilità ed autorità in materia di gare.

I dissenzienti (che nel gruppo dei piloti attivi erano una minoranza che comprendeva il vostro reporter) argomentavano che l'attività sportiva era una delle responsabilità principali della SSA, che il ritirarsi su un Aventino SRA costituiva abdicazione dei propri diritti in seno ad SSA ed abbandono del campo ad interessi e partiti non congeniali (ad esempio i commerciali) e che la vera soluzione del problema consisteva nel costringere il Consiglio a far fronte adeguatamente alle sue responsabilità in questo settore.

La SRA si costituì formalmente (mi pare nell'82 o nell'83). In generale anche i dissenzienti vi si associarono, principalmente per non perdere del tutto il controllo della situazione. Ha finora funzionato poco, e male, principalmente organizzando durante l'inverno un referendum fra i piloti sulle questioni controverse, fornendo in questo modo al Comitato Gare della SSA una attraente, comoda e populistica alternativa ad un esame razionale dei problemi. Ancora oggi si discute se insistere per il riconoscimento della SRA come «Division», riconoscimento che la SSA non ha ancora concesso.

Nel frattempo, intorno all'83, veniva nominato a presiedere il Comitato Gare il giovane Eric Mozer, il quale provvedeva ben presto a colmare a modo suo il vuoto di potere citato sopra, amministrando il Comitato in modo deciso ed arbitrario, e suscitando di tanto in tanto vivaci quanto (finora) inutili proteste. Fra l'altro, è stato capace di strumentalizzare la SRA nella quale è stato presente fin da principio e di cui si è servito utilizzando selettivamente i dati dei referenda a supporto delle proprie decisioni unilaterali.

Mozer si allinea con coloro (e sono sicuramente una nutrita maggioranza numerica anche se non di profondo pensiero) che hanno costantemente esasperato l'importanza della velocità nelle formule di gara e che, se potessero, arriverebbero a ridurre il numero dei partecipanti in modo da adottare la partenza simultanea. Le polemiche che lo hanno coinvolto (anche se raramente se ne è visto fare esplicitamente il nome: al massimo si è parlato impersonalmente di comitato) sono appunto quelle del tipo di gara e di partenza (di cui ancora si veda più avanti), il cambio del modo di scegliere la squadra dei mondiali (adottando una formula a punti simile a quelle europee), il cambio di fattori importanti nei regolamenti (appena usciti qualche mese prima) alla vigilia del campionato, e l'imposizione di una tassa di 25 dollari ad ogni concorrente a campionati sia nazionali che regionali, a favore della squadra mondiale.

Solo per quest'ultima gli oppositori sono riusciti a spuntarla esercitando sufficiente pressione sul Consiglio della SSA (che mai aveva sanzionato l'imposizione) da costringerlo a decretarne (l'autunno scorso) l'annullamento.

È certo che tutta questa materia è al centro del riesame critico in corso all'interno del Consiglio SSA dopo l'ultima agitata riunione, ma finora non è chiaro dove tendano gli sviluppi.

In particolare per quanto riguarda i regolamenti di gara, la formula del «designated start», adottata al principio degli anni ottanta ed in breve tempo imposta per tutti i campionati (anche se in teoria era intesa per le località o le giornate a condizioni deboli), portò ad un aggravamento della tendenza a formare grandi roccoli, già posta in atto dall'esempio dei velocisti.

Si arrivò così ai nazionali classe 15 metri a Ephrata nell'84 che videro tre collisioni ed un morto: i roccoli si formavano nell'attesa dell'apertura del traguardo (15 minuti dopo l'ultimo decollo, per cui si arrivava ad avere praticamente tutti i 70 concorrenti in un roccolo nell'unica termica a portata del traguardo, alta sì e no 500 m) e la flotta si traslava massiccia da partenza ad arrivo come un nugolo di pappataci. Per molti lo sciocco ed inutile sacrificio umano era la goccia che faceva traboccare il vaso: si leggano diverse lettere a «Soaring» fra lo scorcio dell'84 ed il principio dell'85 scritte da alcuni fra i più abili e saggi partecipanti abituali.

Molti di questi si sono allontanati dai campionati, dato che a poco o nulla sono finora valse le loro proteste e le preghiere che si cambiasse sistema. Si è dovuto riconoscere che fra i normali partecipanti ai campionati ci sono pochi veramente abili che fanno il gioco di partire per ultimi per servirsi degli altri come segnatermiche, e molti che si contentano del ruolo di «lesches» (che vuol dire sanguisughe) mettendosi alle calcagna dei «bravi» per sfruttare le virtù altrui. E agli uni come agli altri conviene il mantenimento del sistema.

E niente sarebbe ancora successo se grazie al cielo non ci fosse quel bastian contrario di Lattimore che ai nazionali standard a Uvalde l'anno scorso ha imposto un giorno sì e uno no il POST. La nuova formula, ancora non completamente elaborata, sembra esser piaciuta a molti e sembra davvero aver assottigliato i ranghi dei collettivisti. D'altra parte era South West Texas e condizioni forti (anche se in un anno meteorologicamente fallimentare per il volo a vela), e resta solo da vedere come funzionerà in ambienti più normali. Fra i dissenzienti, molti che hanno lamentato le troppe ore di volo e l'affaticamento risultante.

L'ASSALTO ALLO SPAZIO AEREO

Nel febbraio dell'88 è capitata in testa al volo a vela americano una tegola che minaccia di far apparire tutti i problemi descritti fin qui come dei semplici trastulli. La FAA (Federal Aviation Administration) ha reso pubblica una NPRM (Notice of Proposed Rule Making) secondo la quale a partire dal 1990 tutti gli aeromobili (alianti compresi) che si trovino a meno di 40 miglia marine da un aeroporto dotato di servizio radar oppure che oltrepassino una quota di 6000 piedi dovranno essere dotati di un Mode C transponder con encoding (transponder con funzione altimetrica radar). Inoltre verrebbero specificatamente abolite sia le «finestre» per salite in onda finora disponibili in determinate località, sia le «lettere di accordo» con i centri di controllo traffico aereo per l'esercizio di alianti in certe terminal areas in eccezione alle norme che non lo consentirebbero.

Il provvedimento scaturisce dalla reazione dei mezzi di informazione e di conseguenza del Congresso (due gruppi di potere che, influenzandosi a vicenda, sogliono autodefinirsi come «il pubblico») a due cruente collisioni aeree avvenute l'anno scorso tra aerei di linea e aerei civili, culminando con quella di Cerritos, sobborgo di Los Angeles. Alle grida di sdegno che si sono levate da ogni settore dell'aviazione civile salvo le aviolinee all'annuncio delle nuove norme (un provvedimento del genere porrebbe fine alla libertà individuale nell'uso dello spazio aereo che è stata finora caratteristica degli Stati Uniti e che alcuni ritengono anacronistica) la FAA ha risposto, quasi con una stretta di spalle, che il Congresso aveva ordinato di fare così, addirittura introducendo il mandato nella legge che destina i fondi di esercizio alla FAA per l'88.

Ma se poi si va a leggere il testo del decreto si scopre che il Congresso chiede soltanto l'imposizione del Mode C transponder nella TCA's (Terminal Control Areas) e che lascia la scelta delle soglie numeriche (le 40 miglia e i 6000 piedi) alla FAA. È chiaro quindi che ci si trova di fronte ad una strumentalizzazione dei fatti da parte della burocrazia FAA per commettere quella «great airspace robbery» già altre volte tentate senza riuscirvi.

AIRSPACE: GLIDER ACCESS DENIED SHUT OUT! NO ENTRY! TAKEOFF AND LANDING PERMISSION DENIED!

SOARING
MARCH 1988 \$2.50



E ci sono sotto le pressioni delle aviolinee e aviazione militare che vorrebbero sgombrare il cielo dei moscerini; ed ancor più, da parte FAA, la speranza di risolvere a questo modo l'impasse del problema dei controllori di volo, mai sistemata dopo i licenziamenti di massa seguiti allo sciopero dell'81.

Sta di fatto che un provvedimento di questo genere arrecherebbe ferite gravi all'aviazione leggera e in particolare al volo a vela: la sistemazione geografica degli aeroporti con esercizio radar è tale che la esclusione delle 40 miglia non lascia nemmeno ritagli di suolo libero nelle zone più popolate del paese, come le megalopoli delle due coste. Inoltre, mentre è vero che stanno divenendo disponibili piccole unità di transponder a prezzi non superiori a quello di un sistema variometro-calcolatore, è anche vero che richiedono più di 1A di corrente e pertanto non si prestano ad un uso sicuro per i voli di diverse ore.

Le procedure per l'adozione di misure di questo genere prevedono che l'avviso (NPRM) venga seguito da un periodo di 90 giorni durante i quali gli interessati possono far pervenire commenti, proteste e richieste di variazioni: in questo caso la FAA, con chiaro intento prevaricatorio, aveva limitato il periodo alla metà.

Il coro di proteste ha avuto l'effetto di costringere ad allungare il periodo fino al 13 maggio. Questo ha dato tempo agli oppositori (principalmente la AOPA, Aircraft Owners and Pilots Association, la EAA, Experimental Aircraft Association, e la SSA: insieme rappresentano circa trecentomila associati) di organizzare una campagna di proteste scritte dirette alla FAA con copie inviate ai senatori e deputati dei distretti degli scriventi. Così si sta rovesciando su Washington una valanga di posta (letteralmente centinaia di migliaia di buste) in cui, secondo i modelli predisposti dagli organizzatori della campagna, si fa rilevare che la FAA è andata molto al di là del mandato ricevuto: che il provvedimento è in certi aspetti irrealizzabile e mal concepito e arrecherebbe gravi danni economici ad un intero settore di attività: che le statistiche di near misses indicano chiaramente come di gran lunga il maggior rischio di collisione provenga da inadeguato addestramento dei piloti di linea e da errori dei controllori: che aumentando enormemente il carico di lavoro dei controllori si insidierebbe la sicurezza anziché aumentarla: e che se tutti i velivoli leggeri accendessero i loro transponder i controllori non avrebbero altra scelta se non di cancellarne l'immagine dagli schermi (come alcuni di loro hanno già pubblicamente dichiarato).

Le lettere generalmente si concludono con la richiesta che il provvedimento, anziché essere in qualche modo modificato, venga annullato; e che la FAA ricominci da capo a cercare di risolvere il problema della protezione del traffico passeggeri nelle zone terminali con concetti diversi, per esempio la definizione di corridoi di salita e discesa analoghi a quelli già esistenti per l'aviazione militare, nei quali venga negato l'accesso a velivoli non adeguatamente strumentati e non accettati dal controllo del traffico.

Si vedrà a estate inoltrata se il grande ideale americano del rapporto diretto ed efficace tra elettore ed eletto avrà avuto esito in questo affare.



Reti, costoni e frecce indiane

(ossia resoconto di una sfortunata quanto simpatica visita agli U.S.A di un volovelista italiano)

di LEONARDO BRIGLIADORI

Da tempo ero e sono impegnato per motivi di lavoro a compiere viaggi negli U.S.A., nel tentativo di introdurre sul mercato americano le reti di plastica della nostra azienda. Per ora non è ben chiaro per la verità se le reti servano più ad impigliare le nostre finanze e le nostre energie, piuttosto che i clienti americani, ma per via di quella cocciutaggine tipica dei volovelisti accaniti, Mario Beretta, io e qualcun altro teniamo duro sullo zerino sperando che parta la termica.

Un giorno Mario ed io scoprimmo che la nostra Sede americana stava a poche miglia dai famosi Monti Appalacchiani tanto famosi per i record mondiali di Karl Striedeck, Doris Grove e Tom Knauff.

Così una domenica ci mettiamo alla ricerca di questo famoso Bald Eagle Ridge (che per la cronaca è il nome di un famoso capo indiano e non di un'aquila spennacchiata). Da un campo di volo a vela ad un altro approdiamo all'informazione esatta e così nell'ottobre 1987, dal Maryland ci trasferiamo nel Nord della Pensilvania dove si trova il più prestigioso centro di volo a vela del mondo per il volo di pendio: Ridge Soaring Center, nei pressi di State College dove ha sede la famosa Penn State University dal 1855.

Veniamo accolti con estrema simpatia dai proprietari del campo oltre che animatori e protagonisti di questi fantastici voli: Tom Knauff e Doris Grove (prima donna al mondo a fare un volo di 1000 Km).

Per riempire le nostre domeniche americane decidiamo perciò che potrebbe essere un'idea di portarci un Nimbus 2 di seconda mano e tentare qualche buon volo in primavera.

È così che il Nimbus I-CESI (anno di nascita 1974) traversa l'oceano e si presenta a Ridge Soaring Center il sabato 26 marzo 1988. C'è il tempo di montarlo e di fare un volo locale il giorno dopo, sotto tempeste di neve ma con un buon vento da 300° che fa lavorare il costone.

Per chi non lo sapesse questo famoso costone si estende pressochè ininterrottamente per 800 Km, attraversando quattro Stati: la Pensilvania, il Maryland, la Virginia e il Tennessee, con una modestissima altezza, mediamente 700 metri sul mare, il che vuol dire circa 500 m sul fondo valle. Eppure funziona: si corre sulle cime degli alberi, con una turbolenza spesso incredibile con l'anemometro inchiodato sui 150 Km/h e nei giorni buoni in tacca rossa.

Poichè la mia permanenza si protrarrà per lavoro fino al 10 aprile spero di trovare qualche buona opportunità ed approfittare della presenza di mia moglie e di mio figlio Stefano come aiutanti.

Invece il fine settimana di Pasqua è un disastro e la settimana successiva non è comunque brillante al punto di farmi abbandonare il mio lavoro a Baltimora. L'ultima chance dovrò giocarmela tra sabato e domenica 9 e 10 aprile. Giungiamo a State College la sera del venerdì invitati ad un dinner da Doris Grove e la graziosa figlia Maria, per il compleanno (50°) di Tom Knauff. Doris si rivela (pare con l'aiuto di Maria) una cuoca eccezionale, (il che è abbastanza raro — occorre dirlo — tra le signore americane) oltre ad essere un pilota straordinario ed una signora di un garbo e di una classe squisita.

La qualità delle vivande e dello champagne non è tuttavia sufficiente a distrarci dalla conversazione di carattere volovelistico, soprattutto per la presenza di Karl Striedeck e di Tom, i quali stanno meditando grandi progetti e, tra una portata e l'altra si aggiornano e mi aggiornano sulle previsioni meteo del giorno dopo.

Appena finito il caffè, Karl decide che il giorno dopo sarà un giorno da 1000 e perciò in modo molto sbrigativo ma con la comprensione di volovelisti impegnati, alziamo i tacchi per andare a dormire e dare gli ultimi check list alle cose da fare il giorno dopo.

Non avendo trovato neppure una camera libera in un Motel a causa di qualche particolare festa dell'università che ha richiamato qualche decina di migliaia di genitori, Karl mi risolve il problema invitandoci a casa sua.

Nella notte fonda senza luce perchè il cielo è ancora coperto, inseguiamo la Volkswagen di Karl inerpicandoci verso la sommità della collina leggendaria da cui Karl, tirato con un autotraining dalla moglie Susanne, decollò col suo Libelle molti anni fa, una mattina di novembre, quand'era ancora buio, per il fantastico volo di 800 Km in andata e ritorno.

Salendo il sentiero che si apre tra enormi rododendri si ha la sensazione mitica di andare verso la terra dell'aquila; un'aquila pensante e solitaria che scruta gli altri uccelli con l'ausilio di un binocolo, vigila nella notte per sentire il sibilo del vento e capire se è quello giusto dallo stormire delle foglie, dal muoversi delle nubi nel sottovento del costone, e carpire segnali d'onda che significherebbero il massimo della condizione.

Karl è un compromesso e una contraddizione al tempo stesso tra l'uomo moderno più progredito che sa sfruttare tutto delle tecniche più avanzate (pilota da caccia supersonico) e nello stesso tempo sa vivere spartanamente talvolta in modo duro, certamente non si concede nulla di superfluo, alla ricerca di valori che il volo a vela gli ha dato ma forse non ancora abbastanza.

Apparentemente rude, è invece amabile nel profondo, un amico difficile forse da conquistare, che però poi ti sarà sicuramente fedele. È sicuramente un personaggio del nostro sport, un uomo che suscita interesse e invita a questo tipo di digressioni.

È lui che mi sveglia alle 5.15 del giorno dopo, offre a me e ad Adriana un abbondante breakfast, mi confeziona le cibarie per un volo di 10 ore, mi dà una pacca sulla spalla e mi augura buon volo. Lui purtroppo dovrà andare in Alabama (5 ore di Cessna) per il matrimonio di sua nipote.

Adriana non è molto entusiasta di questa levataccia, ma è pur sempre molto collaboratrice tra un battibecco e l'altro.

Giungiamo al campo, ci buttiamo sull'aliante per montare le estremità alari, facciamo l'acqua, prepariamo tutto ma il dubbio che non sia il giorno buono ci pervade, perchè il vento non è né forte né da ovest, ma debole e da nord.

Il dubbio è confermato anche dal fatto che dell'altra dozzina di malintenzionati come me, che la sera prima avevano fatto sapere a Karl i loro propositi, non se ne vede nemmeno uno.

Tom mi dirà poi che alle 3 e mezzo aveva telefonato alla stazione meteo, e sentiti i dati, si era girato dall'altra parte nel letto.

Decollo comunque alle 9.30 con vento in coda e volo verso nord a Williamsport (anzichè a sud) dove il costone è meglio esposto ai venti da nord, e compio una prospezione a sud fino ad Altoona. Tra andate e ritorno ripetute volerò per circa 300 Km in 2 ore e mezzo e senza una spirale, il che dà il senso di cosa sarà nei giorni buoni, anche se oggi non mi è permesso l'allontanamento più oltre a sud dove ci sono alcuni intervalli da superare che richiedono un po' di termica o dell'onda.

A mia consolazione scopro che il barografo non avrebbe comunque scritto per uno di quegli scherzi delle prese delle camere d'albergo che negli U.S.A. succedono e che mi aveva illuso di aver dato il massimo della carica al mio «Aerograf».

Il giorno dopo, domenica, viene universalmente giudicato un giorno non da 1000, ma da un 500 molto bello con termiche potentissime e poco vento.

Lascio pertanto il Nimbus picchettato e, tanto per non perdere l'allenamento butto giù dal letto Adriana alle 6 per essere comunque presto al campo. Anche i gatti di Karl Striedeck si meravigliano dell'orario perchè il più vecchio

continua a starsene appollaiato sulla sua bilancia personale dove controlla le sue eccedenze di peso essendo da un po' sulle 12 libbre (evidentemente anche loro sanno capire oramai quali sono i «big days»).

Levataccia inutile perchè l'aliante al campo oltre tutto è sotto una coltre di brina di circa 1 cm, che si scioglierà soltanto alle 9.30.

Cielo sereno e vento in coda al decollo, mi consigliano solo metà zavorra. Alle 10.30 sono il primo a partire volando nella termica secca. Qualche bolla in termodinamica ogni tanto si decide a partire e il plafond passa da 700 m a 800 m; poi faccio m 1300 (4300 feet) e allora decido di saltare il gap di Altoona. Qui però le cose vanno precipitosamente peggio; termiche sempre più deboli, vento intubato da nord nella valle; la temperatura al suolo non supera i 20° contro i 23° previsti e quando da Bedford decido di ritornare, mi accorgo di quanto sia duro andare contro vento senza dinamica e senza termiche.

Concludo così, contro ogni mia aspettativa, con un fuori campo a solo 100 Km dal campo, atterrando in un grande campo di granoturco tagliato.

Un uomo mi attende nel punto in cui mi fermo, alto, cappello in testa, aspetto rude con un bastone in mano.

«Tom Miller, nice to meet you!», e aggiunge: «Everything okay? Yes, pkay! — Allora guardi, si metta con me a cercare le frecce indiane, questo è un campo miracoloso, risalgono a 10.000 o 20.000 anni “before Christ”, la pietra veniva da...». La storia è interessantissima e verosimile, tanto più che ad un certo punto Tom si arresta bruscamente, mi prende per una mano e mi fa: «Guardi ma non tocchi, ecco una punta di freccia, un oggetto che nessun altro uomo ha mai toccato da forse 20.000 anni. Ci pensi, merita una meditazione».

Me la offre in dono ed ora la mia teca dei ricordi più belli si è arricchita di una punta di freccia indiana; ogni volta che la guardo mi fermo un istante e «medito» seguendo il suggerimento di Tom.

Il volo a vela è grande, anche per queste cose!

FRIUL-VELA

**manutenzioni e riparazioni
alianti e moto-alianti**

OFFICINA AUTORIZZATA

L.B.A. n. 11-B 17

**Via Martiri di Bologna 6
33038 S. DANIELE DEL FRIULI (UD)**

VOLOVELISTI:

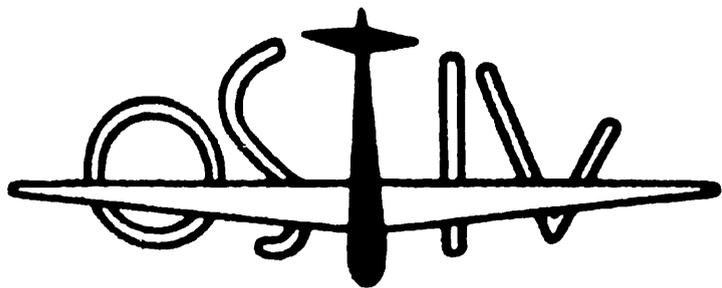
La FRIUL-VELA, in attesa del CIT italiano richiesto il mese di settembre, esegue manutenzioni e riparazioni di classe 1, 2 e 3 su aa/mm di costruzione tedesca e con marche «D» e «OE».

Esegue consulenze e vende strumenti ed accessori per il volo.

POLANO ROBERTO

Via Aquileia 32 - 33038 S. DANIELE DEL FRIULI

Tel. 0432/954101



Nuovo Premio OSTIV: il Premio e Trofeo Joachim Kuettner per i voli di distanza in linea retta superiori ai 2000 km

a cura di DEMETRIO MALARA

Nel suo bollettino numero 2/8 pubblicato nel mese di dicembre 1987, l'OSTIV annuncia l'istituzione di un nuovo premio speciale. I nostri lettori possono trovare qui di seguito il testo dell'annuncio.

Grazie ad una gentile donazione del nostro membro onorario, Dr. Joachim Kuettner, l'OSTIV è in grado di mettere in palio un premio speciale per i voli di distanza in linea retta superiori ai 2000 km. Il Comitato Direttivo ha concordato di denominare il premio «Premio e Trofeo Joachim Kuettner».

Poichè, grazie ai nuovi aliante di elevatissime prestazioni, si ritiene possibile raggiungere il traguardo dei 2000 km in linea retta in volo veleggiato, sfruttando soltanto fonti di energia di origine meteorologica, quali onde, strade di cumuli, venti di pendio ecc. congiuntamente alle tecniche di volo e navigazione meteo, l'OSTIV aderisce alla proposta del Dr. Joachim Kuettner di mettere in palio un premio per il primo volo di oltre 2000 km in linea retta e per i successivi voli superiori a tale distanza e che superino il precedente volo premiato di almeno 50 km.

1. Scopo del premio e del trofeo

Far progredire l'arte del veleggiamento.

Incoraggiare l'utilizzo sistematico dei movimenti ondulatori dell'atmosfera e tutte le altre fonti di energia atmosferica per voli di grande distanza.

Stimolare lo sviluppo di tecniche avanzate di volo per i voli di distanza ad alta quota.

Aumentare le conoscenze circa i flussi d'aria di alta quota su terreno orograficamente complesso.

2. Oggetto del premio e del trofeo

Il premio ed il trofeo verranno assegnati al pilota (piloti) che per primo compie un volo di distanza in linea retta di 2000 km o più lungo. Le regole FAI sono applicabili alla definizione ed alla certificazione della distanza coperta.

3. Premio e trofeo

Il premio consiste nella somma di 2000 DM.

Il trofeo è rappresentato da un elegante modellino di aliante recante l'incisione del nome (nomi) del pilota e la data del volo.

4. Condizioni

4.1 Partecipazione

Il premio ed il trofeo sono aperti alla partecipazione di piloti di tutte le nazionalità.

4.2 Documentazione

4.2.1 Il vincitore deve annotare con cura durante il volo tutte le sue fasi, comprese le posizioni geografiche, i tempi, i movimenti verticali, le quote, le turbolenze ecc. e sottoporre un rapporto di volo dettagliato con la richiesta di partecipazione. In aggiunta, si apprezzerà una documentazione fotografica.

4.2.2 Il pilota deve presentare un barogramma completo del tipo Peravia o Aerograph, relativo all'intero volo. Si ritiene altamente desiderabile l'utilizzo di un barografo che indica la prua del velivolo per una valutazione scientifica del volo.

4.2.3 Tutto il materiale di documentazione dovrà essere conforme alle prescrizioni del codice sportivo della FAI, «Sezione Generale» e «Sezione 3, Alianti, Classe D», nell'edizione più recente.

4.3 Inizio

I voli per ottenere il premio possono essere iniziati sin da ora.

4.4 Cerimonia di premiazione

Il premio ed il trofeo saranno consegnati dal Dr. Joachim Kuettner e dal comitato direttivo OSTIV. Saranno consegnati in occasione dei congressi OSTIV o in occasione di altre importanti riunioni OSTIV.

VALBREMBO '88

XIV MOSTRA INTERNAZIONALE DELL'ALIANTE

24 e 25 SETTEMBRE



Der Hobbyliner ist auch auf internationalen Flughäfen zu Hause.
The Hobbyliner can also be used at international airports.

Dalla bigiotteria al... «gioiello»

a cura di CARLO GRINZA e ALBERTO MUSSO

Elica spingente dall'Alta Austria

La storia dei velivoli HB incomincia al termine della seconda guerra mondiale (1945), quando i BRDITSCHKA si spostarono dalla vecchia patria all'Alta Austria. Fu la bigiotteria a fornire inizialmente al Brditschka il denaro necessario per il suo hobby preferito, che era il volo. Già negli anni sessanta entrò a far parte del giro dei costruttori di velivoli con il suo affascinante ed originale HB con elica spingente, fedele alla sua convinzione fin da allora che nell'aereo il miglior posto spetta al pilota e non al motore, e che per i piccoli velivoli (ma anche poi per i grandi, Piaggio insegna) l'elica propulsiva ha vantaggi indiscutibili sia tecnici che di visibilità durante il volo e di confort.

Rimettendoci al principio molto denaro e con molto «mal di pancia», come per tutto ciò che si fa non per guadagno, ma per passione e per divertimento, riuscì ad ottenere nel 1968 dall'Ente Federale dell'Aviazione Civile la certificazione per l'HB 3. In questo periodo entra nella ditta, che allora si chiamava AVIATIC Heino Brditschka, HB secondo, allievo e figlio, che si fa conoscere ben presto nell'ambiente ed anche ai profani con una prima mondiale: sarà lui a pilotare il primo velivolo mosso da motore elettrico, l'HB 3. Le batterie VARTA hanno reso possibile il fatto...

Il biposto

Nel 1975 nacque il primo motoalante biposto HB, in cui i piloti sedevano in tandem, perchè questo permetteva una miglior aerodinamica e perchè era allora la tendenza dominante per questo tipo di aeromobili e per molti aerei leggeri, ma la tendenza ai posti affiancati è inarrestabile e nel 1984 vedrà la luce a Traunviertel il primo biposto affiancato. Nella carlinga ben equipaggiata ed ampia, che per l'insegnamento presenta maggiori vantaggi rispetto all'altra versione, si ha la possibilità di un volo più piacevole, qualora si volesse portare un partner o una partner, sia come secondo pilota che per altri sempre piacevoli motivi, di qui il nome HOBBYLINER.

Anche la definizione entra a far parte della tradizione della ditta, si ha quindi HB 21 per i primi tipi e HB 23 per i tipi «larghi». Ora ci si doveva solo più preoccupare di trovare mercato sufficiente per trasferire l'opera giacente ad Haid, presso Ansfelden, in zona guadagno. Con l'aiuto degli sceicchi, che avevano portato il prezzo del petrolio a livelli inimmaginabili, i piloti hanno compreso che un motoalante poteva effettuare a prezzi di gran lunga inferiori gli stessi voli normalmente compiuti dagli aerei.

Discorso questo ancor più valido per la scuola di volo, in quanto questi motoalanti riescono, con meno litri di benzina

di quelli che occorrono ad una utilitaria, a soddisfare tutte le esigenze didattiche, ed avendo comunque prestazioni superiori a quelle di un Cessna 150.

L'HB 23 SCANLINER

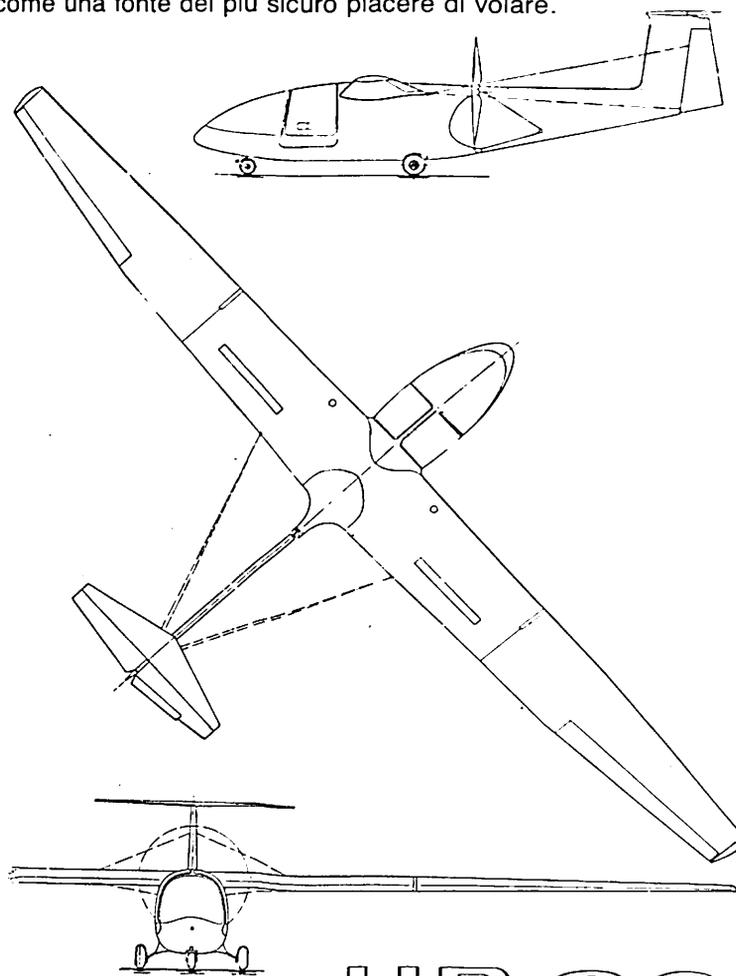
È l'ultimo nato degli audaci costruttori. Colma esattamente quel vuoto di mercato, coperto sinora da costosi elicotteri, per i voli di controllo su impianti e cantieri, per la sorveglianza del traffico e delle frontiere. Qui interviene l'HB-AIRCRAFT con una offerta che corrisponde a meno di un terzo dei costi da sostenere finora: lo SCANLINER a 900 scellini per ora, circa 90.000 lire, vola ad una velocità che può variare da 80 a 200 km/h, cioè da molto bassa, come è necessaria per certi tipi di

operazioni, a più che sufficiente per non rendere penosi i voli di trasferimento. Ha un buon comportamento nel volo a bassa velocità, un'autonomia di sei ore e la cabina trasparente arriva sin sotto i piedi, offrendo una visibilità impressionante. Nessuna meraviglia quindi se anche all'estero rivolgeranno le antenne verso HAID, visto che il motoalante verrà presentato con un'elica spingente a cinque pale, particolarmente silenziosa.

Potrebbe forse essere una macchina da guerra, ma ci rifiutiamo di pensare che un così bel velivolo possa diventare un oggetto di distruzione, e vogliamo invece vederlo solo come una fonte del più sicuro piacere di volare.

Dati tecnici

Apertura alare	16,40 mt
Apertura alare per hangaraggio	7,15 mt
Lunghezza	8,00 mt
Altezza	2,60 mt
Superficie alare	19,00 mt
Allungamento	14,00
Profilo alare:	
Sezione interna	FX-61-184
Sezione esterna	FX-60-126
Peso a vuoto	550 kg
Peso max al decollo	750 kg
Carico	200 kg
Potenza / Carico	6,80 kg/hp
Potenza installata	VW-HB-2400 G/2
Potenza	110 hp
Rateo di salita	4,5 mt/sec
Velocità di crociera al 75% della potenza ...	180 km/h
Velocità max	200 km/h
Velocità di stallo	75 km/h
Rateo di discesa	1,2 mt/sec
Efficienza	25
Autonomia (senza riserva)	800 km
Capacità combustibile	76 lt
Consumo orario	14 lt/h
Distanza di decollo con ostacolo di 15 mt ...	160 mt
Tangenza	5000 mt
Fattore di carico	+5,3/3,14



HB-23

RAS

CATTANEO ASSICURAZIONI

Sede: Via Padre Reginaldo Giuliani 10 - Monza - tel. 039/365603 - telex 333318RASMZA

- Assicurazioni in tutti i rami
- Consulenza assicurativa per aziende e privati
 - Risk management
- Gestione posizioni assicurative per l'industria

SPECIALIZZATI IN ASSICURAZIONI AERONAUTICHE

Responsabile ramo aviazione: **GIANNI PAVESI** c/o A.V.A.L.

Aerop. «P. Contri» tel. 0332/310073
21100 VARESE, Calcinatè del Pesce



società italiana tecnospazzole s.p.a.

40020 - viale della libertà (balerna) italy - via piave 150 - tel. (051) 571001 - T.L.V. 520170 CITTONI - tel. (051) 571319

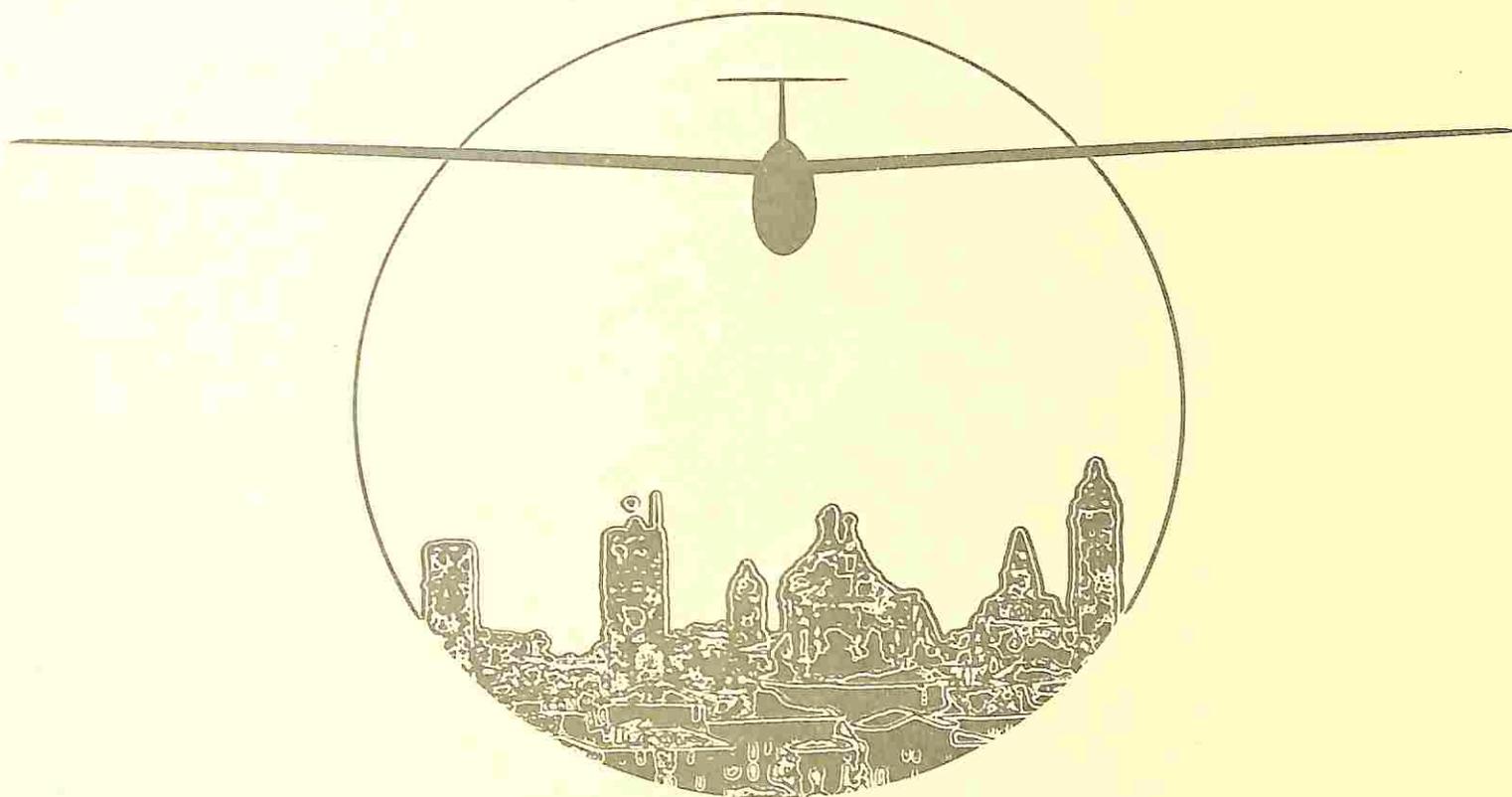
UNA GRANDE MOTO. CAGIVA HA SUPERATO SE STESSA.



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

Randy Mamola

V A L B R E M B O / 8 8



Sabato 24 settembre

ore 9.00 Apertura della mostra statica
ore 10.00 e 13.30 Dimostrazioni e prove in volo
ore 10.00 «Alianti & Scienza» 4° Convegno Tecnico Scientifico
per il volo a vela
ore 17.00 Chiusura delle attività di volo
ore 18.00 Chiusura della mostra statica

Domenica 25 settembre

ore 9.00 Apertura della mostra statica
ore 10.00 Dimostrazioni e prove di volo
ore 10.00 e 14.00 Proiezioni cinematografiche
ore 15.00 Esibizioni acrobatiche di alianti, velivoli a motore
ed aeromodelli R.C. evoluzioni elicottero scuola.
ore 18.00 Chiusura.

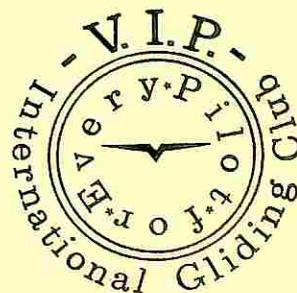
Funzionerà un servizio di Buffet - Bar - Ristorante

24-25 Settembre - XIV Mostra internazionale dell'aliante /
Aviazione leggera / Volo libero / Avionica / Attrezzature / Modellismo

**VOLO
A
VELA**



**International
Gliding Club**



Caro Amico,

l'anno scorso pesanti impegni, come i Campionati Mondiali in Australia, e la Fiera di Friederichshafen, già sopportati dai fabbricanti di alianti, strumenti ed accessori, ne scoraggiavano la venuta a Valbrembo.

Questo ci consigliava di ritornare, per il nostro tradizionale incontro d'autunno alle origini, ad un modesto mercato di alianti usati.

La vivace reazione dei ns. volovelisti, per i quali ormai l'appuntamento sembra d'obbligo, ci ha convinti a continuare con la solita mostra.

E l'affluenza degli addetti ai lavori, che pur sapevano della defezione di alcuni espositori abituali, e quella di un folto pubblico di curiosi ci ha dato ragione.

E grande successo ha ottenuto anche il Convegno Tecnico Scientifico.

Quest'anno le circostanze dovrebbero essere più favorevoli: non ci sono altre fiere importanti ed i costruttori hanno molte novità ed estremo interesse a mostrarle, per cui varrà certamente la pena per tutti di esserci.

Come sarà senz'altro interessante il Convegno Tecnico Scientifico, che sarà inevitabilmente incentrato sulla «World Class» la nuova classe economica che sta sviluppandosi in ambito C.I.V.V. per iniziativa italiana e per la quale c'è anche la concreta proposta di una originale via italiana.

Ci sono dunque molte buone ragioni per non mancare: per comprare qualcuna delle sempre più favolose macchine offerte dai costruttori, per accontentarsi di un buon usato, che sarà certamente disponibile per tutte le tasche, o semplicemente per guardare e scambiare un sacco di chiacchiere interessanti fra amici.

Arrivederci dunque a Valbrembo, e auguri per un buon proseguimento di stagione che vi ci faccia arrivare contenti.

GLASFASER ITALIANA S.p.A. - Giugno 1988

P.S. - Si raccomanda il più sollecito invio delle relazioni da presentare al CONVEGNO TECNICO SCIENTIFICO.

REGOLAMENTO

- 1) La Mostra e mercato avrà luogo sull'Aeroporto di Valbrembo (Bergamo) nei giorni di:
 - sabato 24 settembre 1988, dalle ore 9 alle ore 18
 - domenica 25 settembre 1988, dalle ore 9 alle ore 18
- 2) Sono invitati a partecipare:
 - quali venditori: le ditte commerciali dei settori interessati, i proprietari di alianti, motoalianti e velivoli trainatori, come pure gli Aero Clubs e le Associazioni;
 - quali visitatori: tutti gli interessati.
- 3) L'iscrizione dei venditori deve essere fatta utilizzando la scheda allegata che, accuratamente compilata, deve essere inviata entro il 15 settembre 1988, al seguente indirizzo:
GLASFASER ITALIANA S.p.A. - Via Ghiaie 3 - 24030 VALBREMBO (Bergamo).
L'iscrizione è irrevocabile. La tassa di iscrizione (punto 5) deve essere allegata alla iscrizione.
- 4) Viene lasciata ampia possibilità di esposizione sia al coperto che all'aperto.
- 5) A copertura delle spese organizzative viene richiesta la tassa di iscrizione di Lit. 50.000.
- 6) L'organizzazione non risponde di danni a persone o cose avvenuti nell'area della Mostra, in particolare non risponde di danni causati da furto, incendio, fulmine, uragano, esplosione o allagamento. Le macchine esposte in area non coperta dovranno essere ancorate al terreno a cura dei venditori.
- 7) Per quanto riguarda i velivoli usati, per poter garantire che le macchine esposte corrispondano nello stato generale, nella strumentazione e nei diversi accessori a quanto indicato dai venditori nella apposita scheda, è prevista una visita obbligatoria di controllo da parte della squadra tecnica dell'organizzazione.
Ogni macchina esposta sarà munita di un cartello dal quale saranno rilevati i dati principali sul tipo, anno di costruzione, ore volate, certificato di navigabilità, strumentazione e prezzo.
Il cartello sarà compilato e messo a disposizione dell'Organizzazione dopo la visita di controllo.
Per i venditori che non potessero essere presenti personalmente per tutta la durata della Mostra, l'organizzazione potrà, se richiesto, assumersi la rappresentanza dei loro interessi.
L'organizzatore potrà anche occuparsi della rappresentanza di quei venditori che, iscritti regolarmente, non fossero poi in grado di esporre la loro macchina alla Mostra.
- 8) L'Organizzatore sarà a disposizione per riservare alloggi adeguati alle richieste dei venditori e dei visitatori.
- 9) L'Organizzatore non si ritiene responsabile della eventuale sospensione o interruzione della Mostra causate da qualsiasi ragione di forza maggiore.
L'Organizzatore stesso, si ritiene fin d'ora sollevato dalle conseguenze di quanto precede, ossia: richiesta di danni o richiesta di restituzione della tassa di iscrizione.
- 10) Il servizio telefonico è assicurato, per le comunicazioni in arrivo dall'esterno:
 - fino alle ore 12 del giorno 23 settembre 1988 dalla GLASFASER ITALIANA - Tel. (035) 63.10.11;
 - per tutta la durata della Mostra dall'Aeroclub Volovelistico Alpino: Tel. (035) 63.10.93.Per le comunicazioni in partenza è disponibile l'apparecchio telefonico pubblico sito nella sala del ristorante.

GLASFASER ITALIANA S.p.A.

GIUGNO 1988

Via Ghiaie 3 - 24030 VALBREMBO (BG) - Tel. (035) 63.10.11



CAGIVA

FRECCIA C10.

UN'IMPEGNATA NELLA CLASSE 125.

CREAZIONI

Vernit

F.lli PREMAZZI

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



Le nostre strutture sono nella loro composizione:
alluminio, cristallo, perpex e legno.
Abbiamo così eliminato il ferro e tutti quei
materiali che nel tempo si logorano e danno
luogo a fastidiose e pesanti spese di manutenzione.



Sistema d'arredamento

PAMALTM

- CASA
- NEGOZIO
- UFFICIO
- GIARDINO



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

La voglia di continuare è venuta dallo scritto di Andrea Taverna che — a parte la sua disinformazione circa quello che si verifica nei «grandi clubs» — mi sembra centratissimo per quanto riguarda l'importanza di entrare nel circo della competizione più informati e quindi meno condizionati. Ed a tale scopo non c'è niente di meglio che le osservazioni e le opinioni del neofita.

E con ciò restano «giustificati» i campioni che non scrivono!

Resta la domanda posta nel n. 178 alla nuova (ora vecchia) Commissione di Specialità, domanda rimasta ovviamente senza risposta e che quindi riproponiamo tale e quale:

«Sarebbe quanto mai opportuno che le Scuole portassero i neobrevettati fino all'insegna d'argento.

Trattandosi di un perfezionamento di attività sportiva quali iniziative si possono prendere affinché il CONI, attraverso i suoi organismi periferici, intervenga con un aiuto diretto alle Scuole di volo che s'impegnano ad assolvere tale perfezionamento?».

Io so che la Commissione lavora e qualcuno fin troppo intensamente e quindi non dovrei affliggerli ulteriormente, ma so anche che solo su quelli che lavorano si può fare affidamento.

Ho diviso in due l'articolo di Nino Perotti riguardante il volo in onda. Sarò così costretto a riprendere l'argomento. Sarebbe simpatico se nel frattempo mi giungessero altri scritti affinché questo «fosso», che non si riesce a colmare, non si faccia sempre più profondo.

A presto,

LORENZO SCAVINO

La prima gara

a cura di ANDREA TAVERNA

Quando si parla della crisi e della non crescita del volo a vela italiano competitivo si fa notare, tra l'altro, come in effetti la gara «termometro», il campionato italiano promozione, veda ogni anno sempre meno iscritti.

A mio avviso una delle ragioni della scarsa partecipazione di nuovi piloti alle gare «d'inizio» è dovuta anche alla insufficienza d'informazioni specifiche per il principiante. Mi riferisco in particolare a quel tipo di informazioni che per il contenuto o la forma siano d'incentivo e di stimolo al volovelista di secondo periodo e ne favoriscano un suo avvicinamento alle competizioni.

In effetti i resoconti dei campionati e delle gare più importanti e che sono riportati sulla rivista VOLO A VELA sono fatti in maniera molto professionale ed indirizzati, per la loro forma e sinteticità, agli addetti ai lavori e poco dicono a chi non ha mai gareggiato.

Questa scarsità di notizie specializzate non si verifica certo nei grandi clubs dove vengono continuamente allestite delle gare per tutti, è però evidentissima nei piccoli clubs periferici che vivono ai margini e che invece dovrebbero essere oggetto di particolare attenzione proprio per poter essere di valido supporto ai grandi centri e fornire un ricambio diversificato.

In queste mie note vorrei provare a colmare questa presunta lacuna narrando le esperienze da me fatte, con i relativi commenti fatti a caldo, dopo aver partecipato quest'anno, per la prima volta, ad una gara.

Sono osservazioni e pensieri di un neofita che ha vissuto la gara dal suo interno e sono state scritte nello spirito detto in premessa. Vanno quindi prese per quello che vogliono essere, niente di più.

Debbo subito dire che il trovarsi a gareggiare in una competizione ben organizzata spalanca gli occhi. Fin dal primo volo in gara s'impara di più sul volo di distanza che non in tutto quanto fatto in precedenza.

A parte le difficoltà iniziali per entrare nel meccanismo, e di cui parlerò più avanti, alla fine ci si ritrova col divertirsi ed a gustare il volo se pur in una maniera diversa rispetto ai voli intorno al campo o di performance fatti nel proprio club.

A mio avviso si può gareggiare in promozione con qualsiasi aliante. A questi livelli il «manico» conta decine di punti d'efficienza e non ha senso sentirsi svantaggiati se non si dispone di un aliante dell'ultima generazione. Tra l'altro i temi sono generalmente corti e la macchina meno efficiente non corre il rischio di non trovare più attività convettiva sul finir del percorso.

Due macchine fotografiche (tipo Istantic per pellicole 126) con supporto fisso, polizza assicurazione aliante RCT, polizza assicurazione infortuni personale, tessera FAI, aliante e brevetto in ordine sono quanto veniva richiesto quest'anno. Relativamente alla strumentazione di bordo pur avendo un sofisticato computer a bordo non l'ho mai usato né ne ho sentito il bisogno. Un bel vario ben compensato con un

mediometro è invece indispensabile.

Il libretto dei punti di virata, che viene venduto a Rieti, è ben fatto con foto nella maggior parte chiare. Si richiede che la foto sia fatta sorvolando un punto ben determinato fotografandone un altro. È facile capire il meccanismo e difficile fare errori. Mi è stato molto utile indicare sulla carta di navigazione (al 500.000) il punto dal quale si doveva scattare la foto; così facendo avvicinandosi al pilone si sa già da che lato di esso è il punto da sorvolare il che facilita la rotta da seguire e si risparmia tempo.

Io sono arrivato due giorni prima della gara. Se si conosce già Rieti penso sia sufficiente 1 o 2 giorni di volo per «rinfrescarsi» la mente e provare il tutto in assetto di gara, acqua compresa; altrimenti occorre programmare uno stage a Rieti o arrivare una settimana prima (se volabile).

Sono sempre partito con l'acqua e con carichi alari tra i 39 e i 42 kg/m², secondo la giornata, e più o meno come la maggior parte dei concorrenti, ho sempre mollato l'acqua appena i valori medi scendevano sotto il 1 m/s (di mediometro).

Per quanto riguarda i consigli di gara ricevuti, se dovessi fare l'elenco ci vorrebbe mezza rivista. Vorrei ricordarne solo due che sono stati per me centratissimi e utilissimi specie se tenuti presente nei momenti cruciali della gara stessa:

1 - Volare come sai fare e come voli nel tuo club! Non fare e non tentare niente di nuovo.

2 - Cerca di portare a termine il tema di gara senza pensare alla velocità. Quella verrà poi da sé (è verissimo).

Troppo lapidario? Troppo sintetico?

A mie spese ho scoperto che non si riesce a tenere a mente tutti i giusti e corretti consigli ricevuti. Infatti con l'enorme quantità di variabili che esistono nel volo di distanza, con la tensione della gara (esiste, inutile negarlo) e con l'emozione della prima volta è più efficace il consiglio approssimato sì, ma semplice e breve, che non ragionamenti più precisi ma complessi e difficili da ricordare al momento giusto e soprattutto nella forma corretta.

Il primo giorno al briefing ci si sente come il giorno di un esame. Si cerca mentalmente di condizionarci ripetendoci che è un gioco, un divertimento, un bellissimo sport ma inevitabilmente, invariabilmente alla fine ci si sente sotto esame; l'esame del confronto con gli altri. Si scruta, si guarda cercando di capire chi sono i più bravi con più esperienza e che conviene seguire e prendere come esempio.

Se uno proviene da un grosso club ci sono probabilmente in partenza dei vantaggi. Infatti normalmente non si è soli ma in più d'uno e si può fare o pianificare un gioco di squadra. Tra l'altro si è quasi sempre accompagnati da volovelisti esperti con tutto un bagaglio d'esperienze a disposizione. A chi, come me, è capitato d'essere solo conviene, in volo, andare con i gruppetti che inevitabilmente si formano sempre comunque tenendo presente il consiglio n. 1 (Volare come sai fare e come voli nel tuo club).

Squadra: se avete amici, parenti, fidanzate, mogli disposte a sacrificarsi, benissimo, altrimenti ci sono sul luogo ottimi squadristi molto professionali. Io non ho notato differenze operative o di rendimento tra i due casi.

Segnare sulle carte, già preparate in precedenza (con pennarelli cancellabili o su nastri trasparenti da incollare), la rotta, direzione vento ed intensità, le distanze ed ascoltare i consigli di chi conosce i posti e ci ha già volato fa parte della routine che è più o meno conosciuta; il bello inizia quando si decolla, lì sei solo e devi mettere in pratica tutto quanto immagazzinato in precedenza.

La prima cosa è agganciare. Il tempo di partenza veniva preso allo sgancio, almeno quest'anno. Io mi sono imposto di prendere sempre la prima ascendenza indipendentemente dal valore di salita. Dopo essermi accertato di poter salire mi



guardavo intorno per cercare eventuali migliori valori (gli alianti in termica sono ottimi indicatori).

La seconda cosa che ho fatto ogni giorno è stata di cercare di verificare se la situazione meteo era uguale alla prevista e, se diversa, come e quanto.

Ed ecco come ho vissuto la gara giorno per giorno:

1° giorno: Rieti-Celano-Foligno-Rieti - km 253

I previsti cumuli non si sono visti. In secca tra i 1200 e 1300 si va verso Celano con un bel vento in coda che, complice il sottovento del Velino, provocherà non pochi problemi e fuori campo a chi, ascoltando la radio, sente dire di facili riagganci a Celano e, presentandosi veloce e basso, scopre che è tutt'altra storia. Lezione del giorno: prendere con beneficio d'inventario tutte le notizie che si sentono per radio. Sono tornato a terra giù di morale per non aver fatto tutto il percorso e per le difficoltà incontrate che, in tutta sincerità, pensavo minori (ero evidentemente un po' presuntuoso).

2° giorno: Rieti-Umbertide-Rieti - km 213

I cumuli ci sono solo nella valle di Rieti, nella piana di Foligno dove si svolge gran parte del tema i cumuli sono sempre assenti. Oggi mi rendo conto che anche in termica secca, purché in gruppo e senza fare stravaganze, si riesce a fare il percorso senza grossi patemi (il gruppo dà forza, coraggio).

Scopro inoltre come il gruppo riesca a farti fare cose che da solo non faresti mai; come il rientro serale al cardiopalma dopo aver lasciato le cave di Spoleto a 750 mt ed arrivare in diretta con salto dei fili dell'alta tensione. Arrivato a terra sono ancora più scoraggiato d'ieri e dichiaro a più riprese che questo dipo di volo con queste «strizze» non fa per me. Ai compagni di planata finale ho poi chiesto in base a quale considerazione erano partiti con una quota così bassa con la quasi certezza di un fuori campo a Piediluco. Tutti mi hanno risposto d'averlo fatto perché avevano visto partire gli altri.

3° giorno: Rieti-Assergi-Gualdo Tadino-Rieti - km 250

Un po' di cumuli si vedono, ma la giornata è ben più povera del previsto. Il secondo lato del percorso è completamente nuovo per me. Decido di fare il succhiacode e constato che in questi casi è molto pagante. Il mio gruppo è di gente che sa dove andare e rinvio quindi ogni iniziativa individuale fino a Gualdo. Volando in gruppo occorre condividere le scelte, con pazienza e naturalmente facendo la propria parte. Anche oggi il ritorno è tirato e sono sempre più convinto che le gare non facciano per me; c'è troppo da soffrire.

4° giorno: Rieti-Pescasseroli-Piediluco-Rieti - km 235

Finalmente i cumuli! Bella giornata, mi diverto come un matto, faccio i 91 km/h e scopro che gli altri sono andati come razzi a 108 km/h! Il primo giorno che mi diverto ho un risultato deludente, perché?

5° giorno: Rieti-Luco dei Marsi-Bettona-Rieti - km 284

La prima parte bella e facile poi a nord nella piana di Foligno tutto in secca. Si deve soffrire sui Martani per arrivare a Bettona e per rientrare si deve fare (non c'erano altre possibilità) il cumulo di Acquasparta. Il mio risultato è buono. Rifletto e comincio a capire. Sto entrando nel meccanismo: per fare risultato occorre soffrire, intendendo come sofferenza la concentrazione continua, pressante senza interruzioni e pause badando al concreto senza divagazioni e rilassamenti. Salvo altre considerazioni di chi esperienza ne ha da vendere penso che il nocciolo primario sia questo.

6° giorno: Rieti-Barisciano-Bettona-Rieti - km 252

Ieri, il più bel giorno del campionato è stato di riposo! La giornata era splendida, i miei amici di Borgo San Lorenzo mi hanno raccontato di cumuli stratosferici con medie di salita di 3 e 4 ms. Pazienza, comunque anche oggi è niente male salvo una situazione strana a Barisciano. La fortuna, ci vuole anche quella, mi fa trovare sulla strada di ritorno la mia più bella termica del campionato (media oltre i 4 ms). Ho tenuto presente le mie considerazioni del giorno precedente: sono rimasto concentrato e attento; entrando nella valle dell'Aquila (con 2700 mt) appena ho realizzato una situazione strana e ho immediatamente rallentato riuscendo a uscirne senza grossi problemi e ritardi. Il merito del buon risultato è stata la concentrazione continua senza pause. Ascoltando alla radio tutti gli scambi di messaggi degli altri mi chiedo come facciano a rimanere vigili e concentrati al volo con tutto quel parlare; io non ci riesco, debbo stare zitto se voglio rimanere in tiro.

7° e ultimo giorno: Rieti-Luco dei Marsi-Spoleto-Rieti km 217

Giornata agevole per tutti ma io ho contravvenuto alla regola n. 1. Ho voluto tentare qualcosa di nuovo (partenza ritardata, percorso tutto a ovest) e mi è andata male. Il tatticismo della partenza mi ha solo reso più nervoso soprattutto quando dopo la seconda partenza avevo tutti davanti e nessun riferimento.

Concludendo non posso non far cenno all'ambiente.

Amichevole, rilassante, consente veramente di passare dei giorni sereni. Al di là del clima di gara sono tutti volovelisti e quindi notoriamente pronti a fare amicizia, a ridere, a scherzare, a sdrammatizzare e a dissacrare su tutto e tutti. Io ritengo di aver fatto una grossa esperienza che certamente mi è stata utilissima sia per gli insegnamenti che ne ho ricavato sia per la smitizzazione della gara che ne è stata la logica conseguenza.

Spero vivamente che queste mie note possano essere utili a vincere le ultime resistenze di qualche dubbioso. Il mio consiglio è di provare a gareggiare. Le competizioni costano tempo, fatica e soldi ma ne ricaverete esperienze di valore altissimo ed alle quali un volovelista non dovrebbe rinunciare.

Dal fascicolo di monografie predisposte dai volovelisti torinesi per gli aspiranti al C d'argento, ecco quanto scrive un veterano di chiara fama:

Il volo in onda

a cura di NINO PEROTTI

Volando sulle potenti onde atmosferiche, alcuni piloti hanno percorso grandissime distanze, altri hanno raggiunto la stratosfera: basterà qui ricordare il primato assoluto di quota, oltre 14.000 metri, conquistato dal pilota americano P. Bikle nel febbraio 1961.

Pur senza mirare a questi eccezionali risultati, tutti i piloti correttamente addestrati possono provare lo straordinario fascino di un volo nel cielo azzurro delle alte quote, salendo sul flusso laminare di un sistema ondulatorio, fra bianche nubi lenticolari, alcune migliaia di metri al di sopra delle più alte cime montane.

Come si forma l'onda

Complicate teorie tentano di spiegare come e perché si formano le onde atmosferiche. Queste teorie, naturalmente, sono nate dopo che i piloti di volo a vela avevano scoperto le onde e le avevano studiate dal vero, volando. La formula che meglio si adatta alla realtà, è stata elaborata dal matematico inglese R.S. Scorer.

Il parametro «12» di Scorer è indicativo dell'intensità dei movimenti ondulatori; tuttavia l'utilità pratica è ridotta dalla difficoltà di conoscere tempestivamente tutti i dati che occorre inserire nel calcolo. Di solito, si riesce ad ottenerli qualche giorno dopo che il volo è terminato. Tuttavia, è pur sempre molto interessante conoscere le basi teoriche sulle quali si fonda lo studio dei fenomeni ondulatori di sottovo: rimando quindi coloro che intendessero approfondire l'argomento alla lettura del notissimo libro di Plinio Rovesti: «Meteorologia per i piloti di Volo a Vela», capitolo sedicesimo. Altra lettura vivamente consigliabile è un pregevole articolo del Dr. Emilio Tessera, pubblicato sul numero 136-137, novembre-dicembre 1979, della rivista VOLO A VELA ove lo studio teorico del fenomeno è molto approfondito, con particolare attenzione al calcolo del parametro «12» di Scorer e della lunghezza d'onda.

Per chi non desidera invece dedicare troppo tempo allo studio, sarà sufficiente una interpretazione elementare del fenomeno.

Quando una massa d'aria stabile, in movimento con sufficiente velocità, incontra un ostacolo, che normalmente è costituito da rilievi montani, è costretta a salire sopravvento fino alla linea di cresta.

Superato il crinale, comincia a scendere lungo il pendio sottovento; tuttavia, a causa dell'inerzia acquisita, non si ferma allo stesso livello dal quale era partita, bensì scende più in basso, comprimendosi, e di qui torna a risalire, iniziando un movimento ondulatorio che si smorza gradualmente allontanandosi a valle dell'ostacolo, come illustra schematicamente la figura 1.

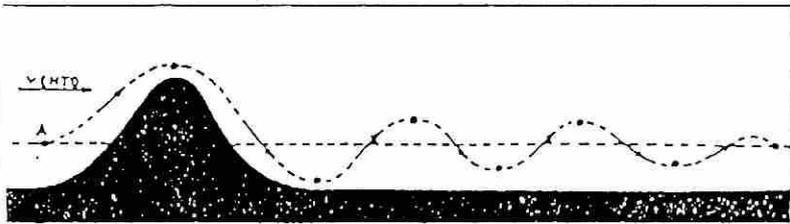
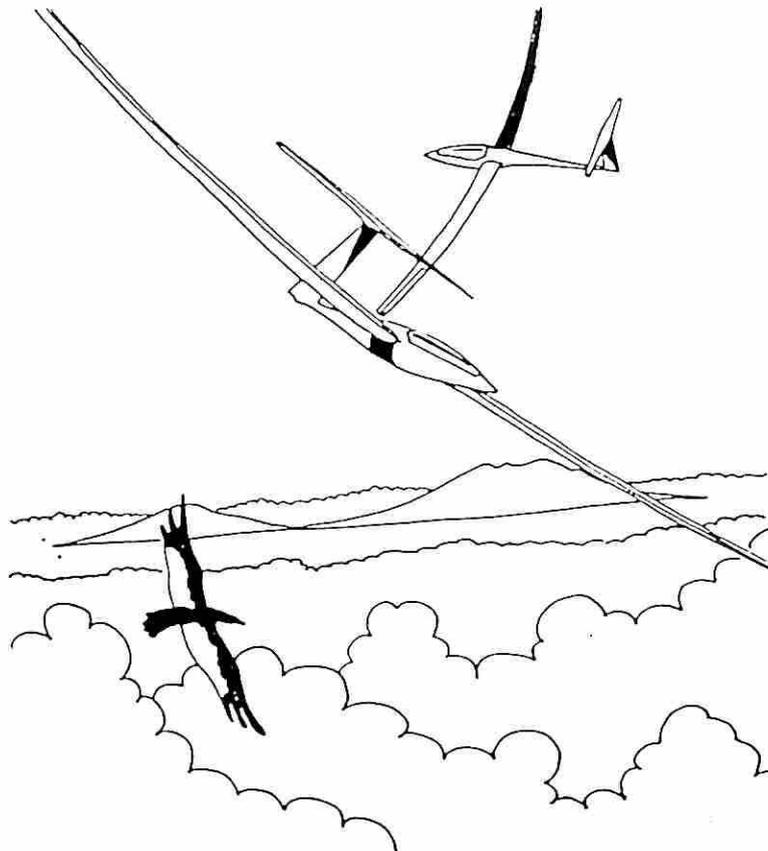


Fig. 1

Le onde sono stazionarie. Vale a dire: finché non varia l'intensità del vento e la direzione di provenienza (nonché le condizioni di stabilità della massa d'aria) la lunghezza d'onda rimane costante, e quindi il profilo delle onde, rispetto al suolo, rimane fermo nella stessa posizione sottovento all'ostacolo.

La figura 2 riporta il profilo e le misure caratteristiche di una oscillazione ondulatoria.

Nelle situazioni più favorevoli una lieve diminuzione della stabilità alle quote più elevate permette ai movimenti ondulatori di raggiungere gli estremi limiti della troposfera. Il vento deve soffiare con una velocità non inferiore ai 40 km/h sulla linea di cresta, pressoché perpendicolarmente alla catena montuosa, con direzione di provenienza e intensità costanti alle varie quote. Un aumento della velocità del vento con la quota favorisce e potenzia il movimento ondulatorio, mentre una rotazione della direzione di provenienza lo interrompe.

Le condizioni migliori vengono innescate da una *corrente a getto* che soffia perpendicolarmente alle catene montane. La corrente a getto è un torrente di aria largo 200 e più km, lungo alcune migliaia, che scorre con velocità massime oscillanti fra i 200 ed i 400 km/h ai limiti della tropopausa, con asse attorno ai 10.000 metri di quota.

La presenza del getto influenza la circonferenza atmosferica anche negli strati inferiori: quindi i venti soffiano a tutte le quote dalla stessa direzione, con intensità crescente dal crinale delle montagne fino alla stratosfera. Nella stagione fredda, quando l'aria è più stabile, questa situazione è la più favorevole alla formazione di potenti onde atmosferiche, fino alle massime quote.

Nei mesi più caldi, quando gli strati inferiori sono instabili e rimescolati dai movimenti convettivi, la presenza di un forte vento in quota che investe rilievi montani crea le premesse per la formazione dei fenomeni di termoonda.

Come il termine lascia chiaramente intuire, si ha termoonda quando le termiche in partenza dal suolo vengono organizzate in quota dai movimenti ondulatori di sottovento: le correnti termiche ascendenti confluiscono nella parte ascendente dell'onda, mentre le discendenze iniziano nella parte discendente dell'onda.

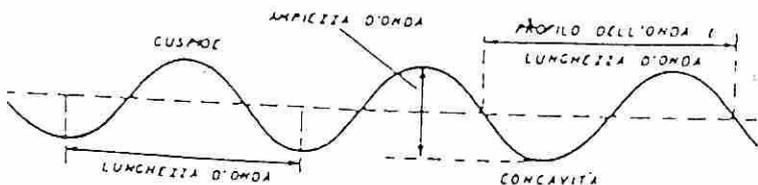


Fig. 2

Semplificando assai le cose, sarà utile ricordare che:

— la lunghezza d'onda è direttamente proporzionale alla velocità del vento ed inversamente proporzionale alla stabilità dell'aria;

— l'ampiezza dell'onda è direttamente proporzionale alla stabilità dell'aria.

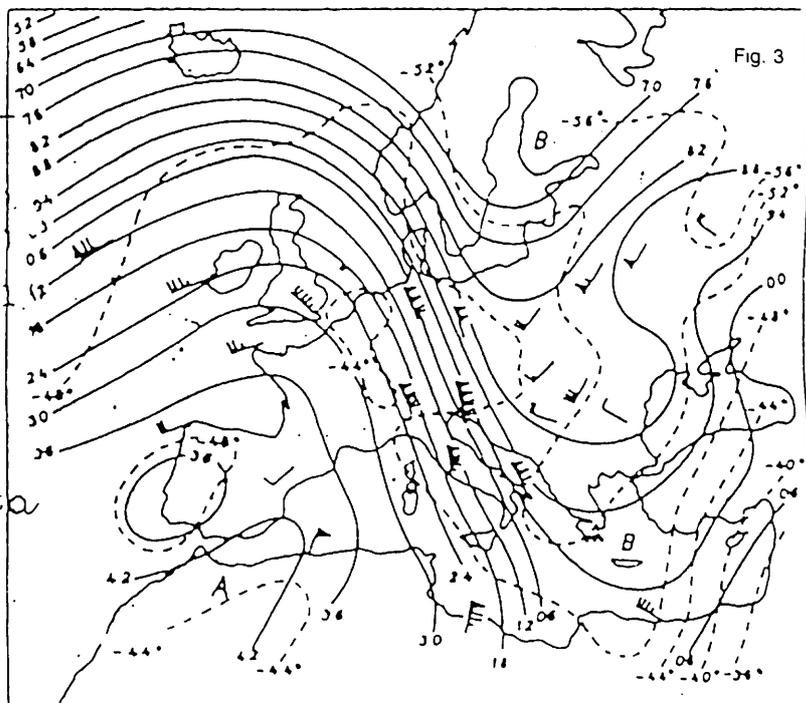
Quando si forma l'onda

Per la formazione dell'onda è importante che la massa d'aria in movimento sia termicamente stabile (quanto meno al di sopra dell'altezza media delle montagne), mentre le condizioni di stabilità negli strati più bassi non sono determinati. Una inversione di temperatura favorisce la propagazione dell'onda negli strati superiori.

Nelle nostre regioni, le condizioni più favorevoli al volo in onda si presentano quando la situazione sinottica comporta l'irruzione di una massa di aria fredda dal quarto quadrante, associata alla presenza di una corrente a getto in quota. La figura 3 è un esempio tipico di una tale situazione.

Anche l'Editore di «Sailplane & Gliding», la prestigiosa rivista dei volovelisti inglesi, ha predisposto una serie di articoli per affrontare i problemi del «secondo periodo».

Ecco un articolo di Ann Welch, tradotto da Roberta Fischer.



Scelta del punto di virata

a cura di ANN WELCH

Prima di trattare i tipi di punti caratteristici sul terreno che possono rappresentare dei buoni piloni, dobbiamo decidere se il punto di virata dovrà essere un esercizio di navigazione o meno.

Se come selezionatore del tema volete anche provare la capacità dei piloti a navigare, scegliete pure un pilone oscuro, ma fate almeno in modo che esso sia riconoscibile dall'aria. In generale è meglio usare un pilone facile da ritrovare ed abbastanza grosso da essere visibile da ben lontano. Questo soprattutto quando si scelgono dei temi per piloti relativamente poco esperti. Se scegliete piloni troppo difficili da trovare ridurrete di molto le loro possibilità di completare il tema. Due ore passate a cercare il pilone fanno perdere l'orientamento o demoralizzano il pilota.

Per essere definita come un buon punto di virata, una caratteristica geografica deve soddisfare taluni criteri, che dovrebbero essere sempre tenuti presenti al momento della scelta. Taluni sono essenziali, altri sono utili, tutti rendono più facile il compito del pilota.

Adatti alla certificazione fotografica

Ogni anno un certo numero di piloti si vede respingere le richieste d'insegna d'oro o di diamanti a causa della cattiva qualità delle fotografie. Una componente di ciò è spesso proprio il pilone.

Una caratteristica che è simmetrica, ad esempio una pista erbosa od un'antenna possono essere facilmente visibili, ma provate a fotografarle da sopra e quindi a cercare di decidere da quale parte la fotografia è stata presa usando soltanto una carta al 250.000.

Alcune forme facilmente identificabili, associate ad altre caratteristiche quali una strada sono generalmente accettabili. Ad esempio, una casa bianca da sola non sarebbe sufficiente, ma una casa bianca con una strada che passa accanto o, meglio ancora, con una diramazione della stessa, sarebbe certamente adeguata.

Le uscite autostradali sono facilmente identificabili sulle fotografie, ma possono confondere il pilota inesperto se quella scelta non presenta caratteristiche specifiche. Il risultato può essere che il pilota poco esperto ritorni con fotografie dell'uscita M1/A45 invece che della M1/A508 senza neppure rendersene conto.

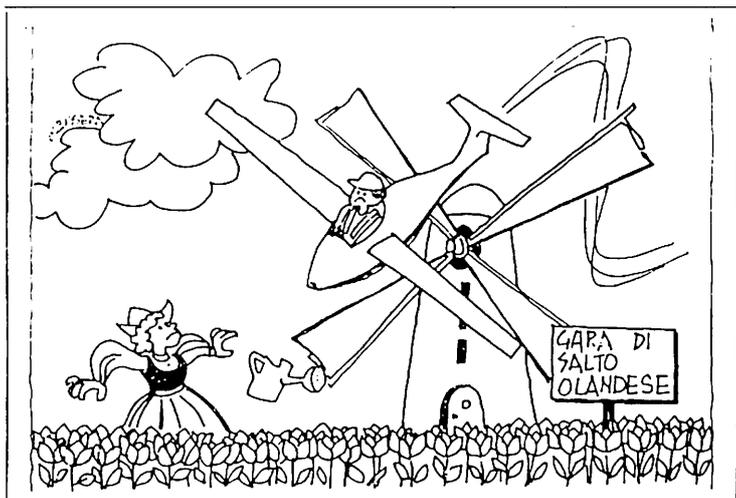
Un edificio alto, ad esempio una chiesa, può essere utile per indicare l'angolo con il quale la fotografia è stata fatta, ma se la chiesa è al centro del paese non sarà tanto facile identificarla. Pertanto se utilizzate chiese, ciminiere, ecc., accertatevi che esse siano lontane dal centro abitato o che per lo meno abbiano intorno uno spazio sufficiente per stabilire sotto quale angolo siano state fotografate.

Gli incroci stradali mostrano spesso con estrema chiarezza da quale direzione sia stata presa la fotografia, ma da soli non soddisfano le altre caratteristiche fondamentali di un buon punto di virata, in generale ad esempio non sono facili da trovare.

Come si vede, i venti soffiano con forza da Nord-Ovest, pressochè perpendicolari alla linea di cresta principale delle Alpi. Scavalcate le montagne, arrivano sulla pianura padana trasformati in un vento di foehn caldo e secco, animato da vivaci movimenti ondulatori.

Il vento di foehn (il Favonium degli antichi latini) è la diretta conseguenza del fenomeno chiamato STAU.

(continua)



Un'altra considerazione fondamentale è quella relativa a quanto sia facile orientarsi rispetto al punto di pilone. Un paese con quattro strade che si incrociano al centro rappresenta un punto di pilone ottimo, ma provate ad arrivare a questo pilone da una direzione leggermente diversa da quella pianificata: anche un pilota esperto potrebbe avere bisogno di un po' di tempo per capire da dove la foto debba essere fatta.

Abbastanza grandi da essere visibili

Osservando sulla vostra carta da 1/2 mill l'area nella quale volete trovare un punto di pilone individuate l'incontro tra due spesse linee rosse; l'incrocio tra due strade principali in una zona altrimenti priva di caratteristiche cospicue. Ora, provate a volare sulla zona, e tutte le aree bianche della carta si trasformano in alberi, campi, fattorie ed in una miriade di strade secondarie: a questo punto, quanto è facile individuare l'incrocio visto sulla carta? La conoscenza della zona è estremamente importante quando si deve decidere se una caratteristica evidente sulla carta lo è altrettanto nella realtà. Talune sono più ovvie di altre, ad esempio i laghi, le intersezioni tra autostrade, ampi boschi, cittadine, colline, ecc. Queste possono non essere un punto di pilone adatto di per se stesse, ma può esserci un elemento tipico lì accanto che lo diventa.

Più speciale possibile

Un aeroporto nel Lincolnshire, od una cala possono di per se stessi soddisfare tutti gli altri criteri, ma — a meno che non siano associati ad una caratteristica davvero speciale — può essere possibile vagare per ore prima di decidere quale fotografare tra i tanti della zona. Le intersezioni tra strade principali, autostrade e stazioni elettriche possono rientrare nella nostra serie di elementi «facilmente confondibili».

Associati con una caratteristica lineare

Se possibile, utilizzare qualcosa che abbia andamento lineare come elemento di «arresto» o di «incanalamento». Un'autostrada, una linea ferroviaria, un fiume piuttosto grande, o persino una scarpata sono adeguati allo scopo. Scegliete il vostro punto di pilone in modo che la caratteristica lineare diventi visibile non appena lo state sorvolando, facendovi così capire che dovete cominciare a cercare il pilone vero e proprio. Uno dei modi più agevoli di trovare un punto di pilone è quello di esservi «convogliati». Una linea ferroviaria che forma un angolo rispetto alla rotta, con il pilone

posto sul lato più vicino od addirittura su di esso. Se il pilota si trova ad avere dei dubbi, può virare lateralmente rispetto alla rotta ed una volta che ha raggiunto l'elemento lineare seguirlo fino al punto di pilone.

Non in una zona in cui sia difficile atterrare

Una volta raggiunta la zona del punto di pilone, il pilota può talvolta avere bisogno di qualche attimo per individuarlo; in questo momento, l'attenzione può crollare ed egli può trovarsi ad essere basso ed anche costretto ad atterrare nei pressi del pilone. Nel caso la rotta verso il pilone sia con vento in prua, è opportuno virare il più basso possibile, in questo modo infatti si risparmia tempo. Talvolta può succedere di scendere troppo e di non riuscire ad allontanarsi dopo la virata. Può accadere che la zona intorno al pilone non offra condizioni di veleggiamento e quando il pilota inesperto tenta comunque la virata, può succedergli di dover atterrare dopo poco. Per tutte queste ragioni è importante ricordare che i punti di pilone dovrebbero essere situati in zone adatte agli atterraggi, in particolare quando le condizioni di veleggiamento non sono favorevoli.

Non troppo vicino allo spazio aereo controllato o «sensibile»

Questo dipende in larga misura dall'esperienza del pilota, soprattutto quando si tratta di piloti relativamente poco esperti. Non è possibile scegliere un punto di pilone vicino ad una zona di spazio aereo controllato senza correre il rischio che un aliante vi entri se si perde o se sta cercando il pilone. Non è comunque una buona prassi nella scelta di un tema sistemare il punto di pilone nella zona di salita o di avvicinamento ad un aeroporto affollato anche se queste si trovano in spazio aereo vietato.

Un esempio di un punto di pilone ideale potrebbe essere

Il ponte dell'autostrada M45 che passa sopra la ferrovia a sud-ovest di Rugby sul lato nord del laghetto di Draycote. Gli angoli dovrebbero rendere immediata la certificazione fotografica. Il lago è facile da vedere tanto l'autostrada che la ferrovia fungono da caratteristiche di incanalamento, ed è anche difficile confonderle con altre giunzioni tra strada e ferrovia. D'altro canto si trova sotto una aerovia, ma ciò è inevitabile in tale zona, mentre probabilmente è troppo vicino al TMA di Birmingham per essere usato in caso di forti venti da est da piloti relativamente inesperti.

RIETI: 2-12 agosto

- COPPA INTERNAZIONALE DEL MEDITERRANEO**
- CAMPIONATI ITALIANI STANDARD E LIBERA**

RIETI: 14-24 agosto

- CAMPIONATO ITALIANO PROMOZIONE**
- CAMPIONATO ITALIANO BIPOSTI**
- COPPA CITTÀ DI RIETI**

RELAZIONE DELLA RIUNIONE FAI-CIV

Vienna, 24-26 marzo 1988

Presenti: oltre al Presidente, al Segretario e all'OSTIV, i delegati di 27 Paesi (Australia, Austria, Belgio, Bulgaria, Canada, Danimarca, Egitto, Finlandia, Francia, Germania Fed., Gran Bretagna, Italia, Jugoslavia, Monaco, Norvegia, Nuova Zelanda, Olanda, Polonia, Romania, Spagna, Svezia, Svizzera, Sud-Africa, Turchia, Ungheria, URSS, USA).

Assenti, ma abitualmente presenti: Argentina, Cecoslovacchia, Germania Est, Grecia, India, Irlanda, Israele, Lussemburgo.

* * *

Sono qui di seguito riassunti gli argomenti principali trattati.

Codice Sportivo, Sez. 3: è in preparazione una nuova edizione che dovrebbe uscire entro la fine del corrente anno.

Primati internazionali: sono stati messi a punto e approvati moduli che riportano tutti i dati necessari per l'omologazione. Essi faciliteranno i richiedenti e la FAI. Se ne raccomanda l'uso agli AeCN anche per i primati nazionali. Copie di tali moduli saranno inviate agli AeCN entro poche settimane.

Motoalianti: nuovo presidente della relativa Sottocommissione, in sostituzione di Weishaupt (DK) dimissionario, è Alvaro De Orleans-Borbon (MC).

È stato richiesto di istituire primati per motoalianti «self-sustaining», in aggiunta a quelli già esistenti per m/a «self-launching».

È stato però deciso di soprassedere per ora. Pertanto il quadro dei primati resta il seguente:

	primati alianti	primati m/a
alianti:	SI	NO
m/a «self-launching»	SI	SI
	(con motore disattivato)	
m/a «self-sustaining»	SI	NO
	(con motore disattivato)	

Su richiesta, lo scrivente ha illustrato la «International Economy Air Race» (Torino, 5-10 luglio 1988): a conferma dell'interesse che la competizione ha suscitato nell'ambito FAI, sono state raccolte tre richieste di iscrizione durante la seduta.

Mondiali 1989 (Wiener Neustadt, Austria, 5/6. 1988): è stata predisposta appositamente una nuova carta ICAO 1:500.000 che copre tutta l'area della competizione.

Fatto di notevole rilevanza politica, piloni di gara saranno ubicati anche in Ungheria fino a distanze di 200 km da Wiener Neustadt. Ciò è stato ottenuto attraverso contatti diretti del Presidente FAI Peter Lloyd e del Presidente dell'AeC Austria Dr. Lentz col Premier ungherese Janos Kadar. L'accordo garantisce il pronto rientro in Austria dopo eventuali atterraggi f.c. sulla base di un documento che attesta la partecipazione al Mondiale, prescindendo da passaporto e visto.

È stata cancellata la limitazione di 30 alianti per Classe decisa nella precedente riunione. Vengono pertanto responsabilizzati gli organizzatori sulle misure da prendere ai fini della sicurezza.

È prevalsa l'opinione di non introdurre nuovi sistemi di punteggio.

Il regolamento definitivo verrà portato all'approvazione della CIVV in ottobre.

Nuova definizione degli obiettivi dei Campionati (in sostituzione di quella attualmente contenuta in A.1.1. -Annesso A al Codice):

È stata approvata con 27 voti su 29, la definizione indicata come proposta A nel documento conclusivo della Sottocommissione per gli Obiettivi dei Campionati, con la sola variante sottolineata:

«Gli obiettivi dei Campionati sono:

- selezionare il Campione in ciascuna Classe sulla base delle prestazioni del *singolo* pilota nei temi assegnati;
- promuovere l'amicizia, la collaborazione e lo scambio di informazioni tra i volovelisti di tutti i Paesi;
- promuovere l'espansione in tutto il mondo e la pubblica immagine del volo a vela;
- incoraggiare lo sviluppo tecnico e operativo dello sport».

Nuova «World Class»: la proposta B formulata dalla Sottocommissione per gli Obiettivi dei Campionati dopo le due riunioni di Francoforte (9/87 e 12/87) è stata accolta favorevolmente in linea di principio (27 voti su 29).

È stato deciso di attuare subito la prima delle fasi previste, cioè la definizione delle «specifiche tecniche» su cui dovrà essere basata la costruzione dei prototipi aspiranti alla selezione. Proposte al riguardo dovranno essere presentate per l'approvazione della CIVV nella riunione dell'ottobre prossimo. È stato dato mandato allo scrivente di presiedere a questa operazione, aperta alla collaborazione di tutti, lasciandogli altresì la libertà di cooptare il gruppo di esperti che stilerà il documento propositivo finale.

Nuovi temi (proposta C): con 22 voti su 29 è stata approvata la proposta di incoraggiare gli AeCN a sperimentare nuovi temi nelle competizioni nazionali e regionali. La loro introduzione nei Campionati Continentali e Mondiali sarà consentita solo dopo adeguata sperimentazione.

Europei di Classe Club: nessuna proposta di organizzare la 5ª edizione è sinora pervenuta.

Mondiali 1991 (Minden, Nevada, USA): sarà possibile noleggiare alianti (attraverso contatti diretti con privati) anche per i pre-Mondiali 1990.

4ª Europei 3FAI 1988 (Rayskala, Finlandia): come obbligatorio per tutti gli sport in Finlandia, ci sarà controllo antidoping. Le foto di partenza dovranno essere intervallate da 1 a 15 minuti primi.

5ª Europei 3FAI 1990 (Leszno, Polonia): il regolamento sarà approvato alla CIVV di ottobre.

Mondiali 1993: la decisione sarà presa nella riunione CIVV 3/1989. Finora sono state presentate offerte generiche da: India, Francia e, in questa seduta, Svezia e Bulgaria.

6ª Europei 3FAI 1992: si è candidata l'Ungheria.

Mondiali 1995: si è candidata la Nuova Zelanda.

6ⁱ Europei Femminili 1989 (Oriol, URSS, 15.6-12.7.89): disponibili Jantar a noleggio (US\$.800). Classi Standard e 15m, ma con handicap da definire in CIVV in ottobre. (Nota personale dello scrivente: sarebbe auspicabile una presenza italiana).

Finanze FAI: c'è stata una reazione ostile alla decisione FAI di finanziare la sua struttura di vertice attraverso prelievi sulle sponsorizzazioni degli eventi sportivi internazionali che si svolgono sotto l'egida FAI.

Sono state pronunciate frasi del tipo: «we need not FAI, but FAI does not exist without us», «we represent world gliding and FAI is going to tell us what to do, there is something wrong in this kind of democracy», «in our country we made a tea war for similar reasons»... ecc.

È stata infine votata a larghissima maggioranza una mozione di totale ripulsa («total rejection») della proposta/decisione (?) FAI e di richiesta di una moratoria di 12 mesi per tentare una soluzione accettabile per il volo a vela. In sostanza, è stato dato corpo alla affermazione: «freeze your decisions, the financial problems of the FAI HQ must be recognized and solved, but not in this way».

Olimpiadi: il paracadutismo che effettuerà quest'anno un'esibizione all'inaugurazione dei giochi a Seul, non è stato ammesso come sport dimostrativo a Barcellona 1992. Il Comitato Olimpico Spagnolo, che ha diritto alla scelta, gli ha infatti preferito la «pelota basca» e il «rink hockey».

Al termine della riunione è stato consentito a Justyn Wills, su richiesta del delegato inglese, di rivolgere un discorso alla Commissione, in cui ha ribadito il carattere individuale dei Campionati di volo a vela e ha espresso il voto che il volo a vela non diventi sport olimpico.

L'acrobazia con aliante (che è sotto la giurisdizione della CIVA - Commissione Internazionale per l'Acrobazia Aerea) vorrebbe chiedere l'accesso alle Olimpiadi. È stato richiesto alla CIVV il nulla osta che è stato accordato all'unanimità.

Campionati Junior: raccogliendo un voto fatto dalla CIVV nella precedente riunione, la Francia ha offerto di organizzarli nel 1989, aperti ai giovani fino a 25 anni, con le due Classi Std e 15m, max tre piloti per Classe. Approvazione unanime.

OSTIV: ha relazionato sull'attività a favore della sicurezza (recenti riunioni del Training & Safety Panel e del Sailplane Development Panel) e su richiesta della CIVV (metodi di verifica e documentazione dei voli). Oltre al premio per l'avvisatore di stallo, il cui concorso è già avviato e che si concluderà nel maggio 1989, è stato annunciato il Premio Joachim Kuettnner per il primo volo di 2000 km.

Spazio aereo: si è ancora in tempo per l'inoltro di richieste e pareri all'ICAO per il tramite delle autorità nazionali preposte al traffico aereo.

Elezioni: tutte con voto segreto. Riconfermato alla presidenza Bill Ivans (USA). Vice Presidenti: De Orleans-Borbon (MC), Johannessen (N), Makula (PL), Morelli (I), Roake (NZ), Ryder (D).

Per la prima volta, su richiesta del Presidente Ivans, è stato voluto un Primo Vice-Presidente: è risultato eletto lo scrivente. Segretario: Weinholz (D).

Prossime riunioni:
Londra, 20-22.10.1988.
Parigi, 16-18.3.1989.
Torino, 2 aprile 1988

Il delegato AeCI
Piero Morelli

P.S.: **Medaglia Lilienthal:** tra i tre candidati Tadeas Wala (CS), Ingo Renner (AUS) e Juhani Horma (SF), la votazione segreta ha favorito il finlandese Horma.





NICOLA FRAENZA

Nella vita arrivano momenti di dolore immenso che ci lasciano affranti; così è stato per noi la morte di Nicola Fraenza.

Cercare di ricordare ora con delle parole un amico con il quale si sono vissuti strettamente momenti così significativi del Volo a Vela varesino, è una cosa tanto difficile da arrivare a pensare che la sua scomparsa possa anche non essere vera. Dopo una amicizia trentennale con un uomo sempre sorridente, disposto sempre all'aiuto per qualsiasi cosa ed in qualsiasi momento, il pensiero di averlo perso è inaccettabile.

Dal lontano 1960 quando si prospettò la meravigliosa idea della realizzazione di un nuovo campo di volo a vela a Calcinate fu sempre fra i primi per i progetti del campo, per la sua costruzione e poi man mano per gli hangar, la pista e tutte quelle opere che negli anni si sono susseguite.

Lo ricordiamo gioioso alle prime gare di Rieti e tutti i momenti liberi sul campo di Calcinate che, dopo la famiglia che adorava ed il suo lavoro che svolgeva con maestria, era il luogo dove certamente si trovava meglio. Anche negli ultimi 14 mesi di calvario che lo hanno distrutto nel fisico ma non nel morale, l'amore per il volo lo ha aiutato a lottare per poter ultimare e fare volare il suo «Bagalini». È stata forse l'ultima domenica che lo abbiamo visto felice sul campo.

Ora se ne è andato per sempre in cielo ad incontrare gli amici carissimi che lo hanno preceduto e con Loro continuerà a progettare, a disegnare ed a sognare i voli più belli.

c. e g.

Pensando a Gilda

* * *

*Il cielo... candido,
dolce, infinito,
penetra nel tuo animo
modificandoti.*

*Ti volti... sotto un'ala bianca
una strada, un paese,
della gente, tu eri là.*

*È tardi... non puoi tornare.
indietro,
ora stai volando.*

Elelia

*Les sanglots longs
Des violons
De l'automne*

*Blessent mon coeur
D'une langueur
Monotone.*

*Tout suffoquant
Et blême, quand
Sonne l'heure,*

*Je me souviens
Des jours anciens
Et je pleure;*

*Et je m'en vais
Au vent mauvais
Qui m'emporte*

*Deçà, delà,
Pareil à la
Feuille morte.*

P. V.

<p>«ULTRA LIGHT» Editore: EDIT DAINO - Milano Direttore Responsabile: Roberto Capezzuoli Direttore Tecnico: Luigi Aprile Casella Postale 12105 - 20120 Milano</p>	<p>VENDO KESTREL 17</p> <p>Telefonare a: BRIVIO EZIO - 039/692180</p>
<p>VENDESI CARRELLO CHIUSO IN VETRORESINA PER ALIANTI 15 M. 2 assi, omologato e collaudato</p> <p>Telefonare al 0432/755045</p>	<p>ARPINI - ARREDAMENTI NAUTICI <i>Studio e campionatura tappezzeria ed imbottiti per imbarcazioni, accessori speciali</i></p> <p>22063 CANTÙ (Como) - Via Milano 99 Tel. 031/702405</p>
<p>TUTE DA VOLO invernali ed estive, con maniche staccabili, in puro cotone TUTTOSPORT MAZZUCCHI Via Mazzini 51 - 23100 SONDRIO Tel. 0342/511046</p>	<p><i>Vuoi il cielo in una stanza? Un bosco incantato? Il fascino delle Maldive?</i></p> <p><i>Dipingo murali</i></p> <p><i>Telefona a Rita: 02-572878</i></p>
<p>VENDO ASW 20CL</p> <p>costruzione: maggio 1984 ore volate: 220, mai incidentato</p> <p>BALZER MARIO - 035/251392</p>	<p>VENDESI CIRRUS STANDARD Radio Dittel FSG 40 S, SOLFAR G, 2 VARIO ELETTR buono stato, carrello coperto</p> <p>Tel. 02/6886816 ore pasti (chiedere di Franco)</p>
<p>GIANPAOLO DELL'ORTO & C. <i>Tessuti d'arredamento</i> D.E.A.L. S.p.A. <i>Moquettes e rivestimenti murali</i> SEREGNO (MI) - Via Briantina, 60/68</p>	<p>«IL VOLO» Editore: Pegaso Edizioni s.a.s. Direttore: Guido Medici Redazione: Via Camuffo 57 30170 Mestre (Venezia)</p>
<p>CERCO per piccolo cruscotto 1) COM tipo Dittel o Becker 2) NAV tipo Becker 3201 o simili 3) ADF completo di antenne solo se certificati e funzionanti</p> <p>Pozzini Mario - Via Macallè 9 - Trecate (NO) Tel. 0321/71372 ore pasti</p>	<p>AERO CLUB DI VITERBO AVIOSUPERFICIE «ALFINA» Punto di ritrovo: ALBERGO-RISTORANTE «LA PERGOLETTA» Via della Piazzetta - Tel. 0763/61071 05014 CASTEL VISCARDO (Terni) N.B. - Farsi riconoscere volovelisti!</p>

Anche se ogni tanto fa capolino la tentazione di... non finiamo mai d'illuderci.

Pensavamo che la pausa di questa rubrica avrebbe indotto qualcuno a scrivere per rispondere ai nostri ripetuti inviti, rivolti anche alle Commissioni di Sicurezza che dovrebbero esistere presso ogni Aero Club. Nessuno ha risposto, nemmeno quelli vicini come Alzate o Valbrembo o addirittura vicinissimi come quelli di... Calcinante!

Eppure non sono mancati i «piccoli inconvenienti» e qualcuno, non affatto piccolo, si è risolto molto felicemente. E ne siamo ben contenti.

E proprio per questo riprendiamo a scrivere di Prevenzione & Sicurezza in quanto siamo convinti che si tratti di un pozzo senza fondo.

LORENZO SCAVINO

P.M. - Un amico, con una lunga esperienza alle spalle, ci ha ricordato che le lastre di piombo — che sovente si usano per zavorra — possono rappresentare un serio pericolo in caso di atterraggio pesante o di forte decelerazione.

Cercate qualcosa di più idoneo. Grazie.

LS



Il traino aereo, pericoli e rimedi

a cura di GUIDO BERGOMI

(2ª parte, ved. VOLO A VELA n. 182)

Per continuare nella ricerca dei provvedimenti atti ad evitare il cosiddetto «Aerotow Upset» con tutte le sue conseguenze, oltre al rispetto di certe caratteristiche del cavo di traino, vi possono essere altre strade da percorrere parallelamente. Queste strade partono da alcuni concetti basilari e precisamente:

- a) PROVVEDIMENTI TECNICI E COSTRUTTIVI
- b) PROCEDURE DI IMPIEGO
- c) ADDESTRAMENTO APPROPRIATO

Vediamo di illustrare con ordine questi concetti.

a) *Provvedimenti tecnici e costruttivi.*

— Una prima azione da intraprendere potrebbe essere quella di raccomandare, o meglio rendere obbligatoria (come in Australia) l'installazione del gancio anteriore su tutti gli aliante. Non mi dilungo nello sviluppare il concetto, abbastanza ovvio, che il gancio di traino cosiddetto «baricentrale» ma che baricentrale non è essendo piazzato decisamente più in basso del baricentro, peggiora notevolmente le caratteristiche di governabilità degli aliante sotto traino. In un recente studio apparso su «Soaring» si arriva alla constatazione che alcuni aliante moderni se sottoposti ad una certa accelerazione ed in

particolari condizioni di centraggio, non riescono, con la barra in avanti a fondo corsa, a produrre con il piano orizzontale di coda la portanza sufficiente a contrastare il momento cabrante provocato dalla trazione del cavo stante l'applicazione di detta trazione in un punto decisamente più basso del baricentro (anche 60 cm). Se si verificano queste condizioni il risultato è un sicuro «Upset» incontrollabile ed irreversibile con lo stallo in velocità prima del piano di coda e poi, eventualmente, di tutto l'aliante con conseguenze immaginabili.

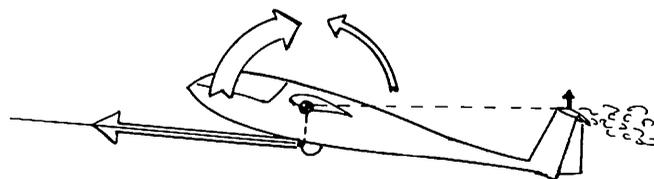


Fig. 1

L'installazione quindi di due ganci, con l'obbligo di usare quello anteriore per il traino aereo ridurrebbe i pericoli in quest'ultimo caso. Rimarrebbe sempre il problema nei casi di lancio con verricello o autotraino e questo si potrebbe risolvere convincendo i costruttori di aliante a fare i piani di coda più efficaci (leggi più grandi).

— un altro provvedimento tecnico potrebbe essere lo studio ed applicazione, come già accennato precedentemente, di ganci ad apertura automatica quando sottoposti ad un certo sforzo o ad un certo angolo. Finora però, che si sappia, non sono stati raggiunti risultati pienamente soddisfacenti. Tuttavia vale la pena di continuare gli studi e le prove al riguardo.

— Infine vi è da considerare la posizione del pomello di sgancio. Questo dovrebbe essere piazzato in modo da essere sempre facilmente raggiungibile da piloti di qualsiasi taglia ed in qualsiasi condizione (turbolenza, «g» negativi, ecc.). Purtroppo invece ciò non sempre si verifica. In alcuni casi il pilota arriva ad azionare il pomello di sgancio solo effettuando dolorose contorsioni, e per di più con le bretelle allentate! Questo problema, volendo, rientra in un più ampio studio ergonomico del posto di pilotaggio, finora molto trascurato da alcuni costruttori. Ritourneremo su tale argomento.

b) Procedure di impiego

Qui non si tratta di inventare alcunchè di nuovo ma di applicare con scrupolosa pignoleria tutti quegli accorgimenti che contribuiscono a ridurre il pericolo e precisamente:

Per l'aliante:

— Controllo accurato del centraggio.

Un centraggio scorretto, cioè col baricentro arretrato, aggrava i problemi di governabilità in caso di upset. Sistemare quindi sempre la zavorra quando prescritto!

— Controllo dell'attrezzatura di traino.

Prima dell'inizio dell'attività controllare sempre accuratamente cavo, anelli, piastrine, ganci ecc. ed effettuare almeno una volta la prova di sgancio.

— Sistemazione del pilota nell'abitacolo.

Alcuni incidenti sono avvenuti a causa di improvvisi assestamenti del corpo del pilota nel posto di pilotaggio, con conseguenti improvvise e non volute azioni sui comandi di volo (es.: barra tirata indietro). È necessario quindi assicurarsi sempre che il paracadute, i cuscini ed eventualmente il seggiolino o schienale regolabile, siano ben sistemati in modo tale che il pilota non possa muoversi a causa di scossoni in decollo o per turbolenza in volo o per qualsiasi altro motivo.

Per il trainatore:

— Osservare sempre nello specchietto retrovisore (che deve essere correttamente posizionato, regolato e pulito, sempre) e non esitare a sganciare il cavo se l'aliante incomincia a salire troppo o troppo rapidamente.

— Non effettuare manovre eccessivamente rapide od accentuate al momento dello sgancio. Purtroppo è invalsa l'abitudine, da parte di alcuni piloti trainatori, di effettuare un autentico rovesciamento un millesimo di secondo dopo aver avvertito lo scatto dello sgancio: niente di più errato e pericoloso!

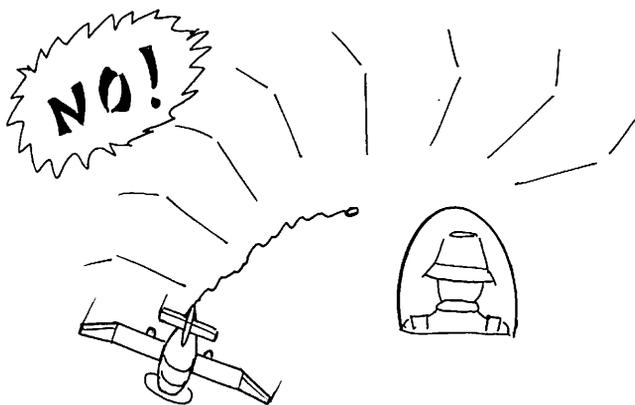


Fig. 2

Il trainatore si deve assicurare inequivocabilmente che l'aliante si sia effettivamente sganciato ed abbia iniziato la virata di allontanamento e solo allora inizierà la propria virata in discesa verso sinistra (ammesso che l'aliante abbia virato dalla parte giusta e cioè a destra).

Per entrambi - aliante e trainatore:

— Una nuova procedura (nuova per noi ma non per altri) potrebbe essere quella del traino in posizione bassa, sotto scia. Non è detto che questo risolva completamente il problema, ma abbiamo già affermato che nessun provvedimento da solo assolve in pieno questo compito, tuttavia potrebbe essere una parziale soluzione, specialmente se si adotta la tecnica sia del traino che dello sgancio in posizione bassa. Mike Valentine, validissimo esperto in materia, ha sperimentato qualcosa come 3000 sganci effettuati in posizione bassa senza inconvenienti (in Australia).



Fig. 3

Certo è che il cambiare completamente e totalmente la tecnica di traino non è cosa semplice e va valutata attentamente. Sarebbe opportuno conoscere il parere di esperti istruttori e piloti. Meglio ancora se un team di questi effettuasse presso una scuola una serie di questi tipi di traino per accumulare esperienze e pareri. Vogliamo provarci? Naturalmente il tutto andrebbe condotto con la medesima serietà e scrupolosità e tenendo un preciso diario sia statistico che descrittivo.

c) Addestramento appropriato

— Anche qui niente di nuovo da inventare bensì una puntualizzazione di alcuni accorgimenti consistenti soprattutto nell'inculcare all'allievo fin da principio che:

— Il traino è una fase piuttosto critica del volo ed il pilota non si deve mai distrarre.

— Non bisogna farsi scrupolo di azionare lo sgancio in qualsiasi momento e per qualsiasi dubbio insorga sulla governabilità dell'aliante, ed in ogni caso quando il trainatore scompare al di sotto.

— Azionare lo sgancio immediatamente e senza porsi interrogativi se il trainatore batte le ali.

— Nella manovra di sgancio, tenere tirato per qualche secondo il pomello relativo e non azionarlo come se fosse un grilletto.

— Prima di iniziare qualsiasi manovra assicurarsi visivamente che il cavo si sia effettivamente liberato.

— Per quanto riguarda gli istruttori, essi farebbero bene, durante il normale addestramento, ad effettuare saltuariamente qualche sgancio senza preavviso per abituare l'allievo a dominare la situazione di iniziale sorpresa ed assuefarlo all'idea che lo sgancio anche improvviso può essere perfettamente controllabile.

Caro Bergomi,

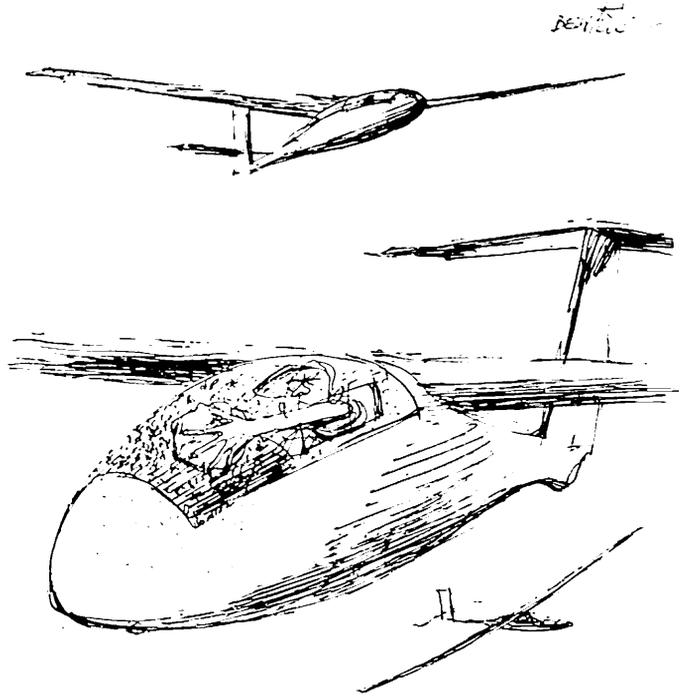
ti sappiamo seriamente impegnato nel nuovo importante incarico per il quale formuliamo i migliori auguri di buon lavoro, confidiamo però che troverai il tempo per continuare la tua collaborazione in questo importante settore.

A presto,

LORENZO SCAVINO

Tecnica dell'atterraggio fuori campo

a cura di DEMETRIO SALVO



Premessa

L'atterraggio fuori campo non è di per sé particolarmente difficile, tenuto conto che qualunque aliante, anche se privo di flap e con diruttori poco efficienti (Cirrus, Libelle), ha una corsa di atterraggio di circa 70-80 metri, purché sia portato a terra nel modo giusto, ed in particolare a bassa velocità. Bisogna tuttavia tener conto del fattore emotivo, il quale è l'ostacolo maggiore, specie alle prime esperienze.

Se poi, oltre a farsi influenzare dal fattore emotivo, non si compiono determinate manovre preliminari, allora le cose si complicano notevolmente, e si può sbagliare atterraggio anche se si hanno a disposizione campi di notevole estensione.

1. Pilotaggio

Prima di affrontare un volo che possa comportare un atterraggio fuori campo, il pilota che lo esegue deve essere in grado di posare l'aliante su di un punto prestabilito, alla minima velocità.

In particolare deve essere capace di arrivare sul punto con *mezzi diruttori, toccando col pattino di coda*.

Se infatti toccherà il punto avendo impostato tutta la discesa con diruttori chiusi vorrà dire che avrà effettuato un avvicinamento troppo basso e che qualunque fattore esterno (vento, discendenza) gli impedirà di arrivare al punto prestabilito.

Se invece avrà impostato la discesa con tutti i diruttori aperti non potrà accorciare ulteriormente la propria traiettoria, col rischio di essere troppo lungo.

2. Le cose da non fare

a) **Non si dovrà tentare di arrivare al campo di partenza a tutti i costi.**

Infatti è meglio atterrare magari cento metri fuori dell'area aeroportuale piuttosto che tentare un avvicinamento senza più quota, al limite dello stallo.

Bisogna saper perdere! In qualunque circostanza, anche se si è di ritorno da un circuito favoloso, non si dovrà dimenticare questa fondamentale norma di sicurezza.

Molti incidenti, anche gravissimi, sono stati causati dall'aver tentato rientri azzardati.

b) **Non si deve impostare il fuori campo all'ultimo momento**

Si dovrà invece sempre avere quota sufficiente per osservare bene il campo, farvi un giro attorno, valutare il vento, ecc.

È chiaro che non può darsi una quota minima standard per iniziare la procedura, perché ciò dipende dalle caratteristiche del terreno sottostante.

Se ci troveremo su di una pianura tutta atterrabile (esempio la valle di Rieti) anche 200 metri di quota sono sufficienti a scegliere il campo giusto.

Se invece ci troveremo su di un terreno collinoso, accidentato, allora dovremo avere molta più quota per selezionare il campo.

**NETTOYEZ LA VERRIÈRE,
.....AVANT LE DÉCOLLAGE!**

Una volta trovato il campo giusto e decisa la direzione di atterraggio, si potrà anche tentare di agganciare a quote bassissime, purché sia sempre possibile entrare con certezza nel campo prescelto.

3. La scelta del campo

I campi migliori sono in genere quelli nei quali sono passate le macchine agricole, in quanto esse livellano il terreno rendendolo privo di buche, dossi, ecc.

Naturalmente si dovrà sempre atterrare in senso longitudinale alle tracce delle macchine, *evitando di incrociare i fossi di scolo delle acque*.

Nell'ordine, i campi migliori sono i seguenti:

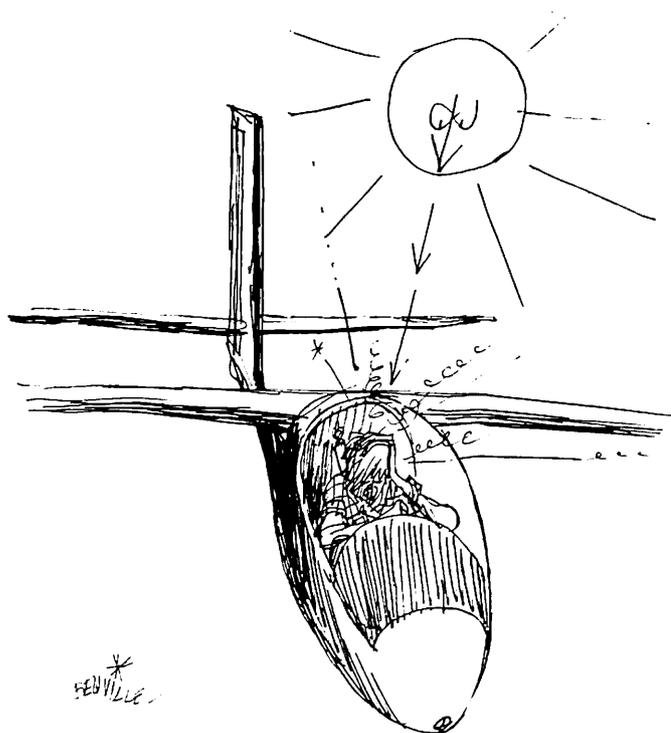
- a) i campi sarchiati (cioè quelli nei quali è passato quello strumento agricolo che polverizza le zolle);
- b) i campi con stoppie di grano;
- c) i campi erbosi di taglio recente;
- d) i campi di ortaggi a culture basse (filari di barbabietole, carote, peperoni, ecc.).

Bisogna stare attenti ai campi erbosi non coltivati, in quanto essi, anche se dall'alto possono sembrare molto buoni, nascondono irregolarità impossibili da scorgere, se non all'ultimo momento.

Diffidare dell'erba alta, perché non si sa cosa c'è sotto. Evitare i campi di grano e di coltivazioni alte (granturco).

Dovendo per forza atterrare su campi di questo genere bisogna considerare il suolo non nella posizione reale, ma come se esso fosse alla sommità delle spighe.

Atterrando in questi campi è molto facile imbardare e sfasciare l'aliante: se però avrete cura di arrivare alla minima velocità, con ali perfettamente livellate, è possibile cavarsela bene, anche, se con forte decelerazione.



NE VOLEZ JAMAIS TÊTE NUE

MÊME UNE CHEVELURE ABONDANTE NE
REMPLECE PAS CASQUETTE OU CHAPEAU.

In ogni caso, su qualunque campo (*anche se arato*) si dovrà aver estratto il carrello di atterraggio: l'eventuale sua rottura assorbirà forza viva, che altrimenti si scaricherà sulla spina dorsale del pilota.

In caso di atterraggio in acqua bisogna tener conto che gli alianti in plastica, per motivi idrodinamici, appena toccano l'acqua immergono immediatamente il muso, anche per alcuni metri, per poi riemergere.

Occorre pertanto ammarare ove l'acqua è alta, altrimenti si corre il rischio di sbattere sul fondo, con conseguenze immaginabili.

Tornando ancora alla scelta del campo, si dovranno preferire quei campi che hanno *ingresso a zero*, ossia senza ostacoli davanti.

Possibilmente si sceglieranno due campi consecutivi, in modo che all'ultimo momento si possa atterrare sul migliore.

Altra regola importante è quella di atterrare sempre *contro vento*.

Per stabilire la direzione del vento basterà eseguire alcune spirali su di un punto prestabilito e notare lo scarrocciamento. In campi in leggera pendenza, atterrare *in salita*, mantenendo una velocità di arrivo un po' elevata, in modo da poter posare l'aliante in posizione cabrata.

In campi con forte pendenza (maggiore del 5%) la situazione si fa più difficile, perchè la sensazione ottica che si riceve *porta il pilota a diminuire la velocità*.

Arrivare a bassa velocità in un campo in salita significa non avere la possibilità di richiamare l'aliante e pertanto il tutto si concreta in un atterraggio duro o durissimo.

Contrariamente alle sensazioni istintive, più il campo è in salita più si deve essere veloci, per avere la possibilità di raccordare la traiettoria in salita.

Il contrario avviene in campi in discesa (sempre sconsigliati), ove *il pilota tende ad aumentare la velocità*; in qualunque campo in discesa si deve arrivare alla minima velocità consentita.

Nel caso si resti intrappolati in una valle stretta e senza uscita, inatterrabile sul fondo, l'unica alternativa è quella di atterrare sulle piante laterali alla valle: puntare il fianco della montagna con un angolo di 45-60° a velocità sostenuta (110-120 km/h); quando si è distanti 30-50 metri iniziare una richiamata come per voler fare una scampanata, mandando in stallo l'aliante sulla cima degli alberi.

Per non trovarsi nella situazione di cui sopra, ricordare:

- trovandosi fuori della portata di aeroporti, al di sotto dei 1000 metri dirigersi verso zone atterrabili; al di sotto dei 500 metri bisogna già aver selezionato il campo su cui atterrare. Si può tuttavia cercare di riagganciare spiralandone nelle vicinanze e nel frattempo notare la direzione del vento.

- Al di sotto dei 300 metri il volo è da considerarsi finito; lasciare perdere i variometri e prepararsi ad un corretto atterraggio: scelta la direzione in cui atterrare (contro vento), portarsi lateralmente al campo (non sopra di esso!); stabilire a vista il circuito da fare, *individuando un riferimento* su cui effettuare la virata base.

- L'individuazione del riferimento è fondamentale, perchè in quella fase del volo avrete il campo alle spalle. Non accorciate il percorso! Ricordate che l'errore più frequente è quello di trovarsi troppo alti col campo troppo vicino.

- Non guardate l'altimetro perchè esso non serve più. Guardate solo il filo di lana e la velocità (*non più di 80-90 km/h*).

- Un pilota allenato al rumore del suo aliante non avrà neanche bisogno di guardare l'anemometro ed a tale scopo allenate il vostro orecchio a valutare la velocità corretta in atterraggio. Ci sono casi di atterraggi rapidi e difficili per i quali non si ha neanche il tempo di uno sguardo agli strumenti.

- Non dimenticate di stringere preventivamente le cinghie.

- Se prevedete di atterrare duro o su terreno sconnesso assumete una posizione più distesa possibile ed al momento del contatto col suolo irrigidite i muscoli della schiena.

Se, nonostante tutto, vi troverete troppo alti per entrare nel campo prescelto, *non tentate di virare all'ultimo momento!* Questa manovra è pericolosissima, per la possibilità di andare in vite a bassa quota o di toccare terra con un'ala. Meglio finire in mezzo alle piante che stallare a 20 metri.

Se si è costretti ad atterrare su di un campo troppo corto o si ci si rende conto di non potersi fermare in tempo, si può ricorrere con successo alla manovra di «imbardata provocata». In pratica si tratta di dare tutto piede e di fare una «cristiania» sulla ruota, quando la velocità è scesa a 30-50 km/h.

Questa manovra può provocare la rottura della coda. Se però si ha l'accortezza di mantenere le ali livellate e di tenere l'aliante leggermente picchiato, in modo che la coda non tocchi terra, in genere non succede niente o al massimo danni al carrello.

* * *

Grazie Demetrio per la collaborazione, che confidiamo continui e solleciti altri interventi in quanto l'argomento — sia per la configurazione del nostro terreno, sia per le caratteristiche delle macchine moderne — è sempre importante e di grande attualità.

LS

V. I. P. - International Gliding Club



An address to the CIVV Meeting - March 1988

A PHILOSOPHICAL FRAMEWORK FOR THE DEVELOPMENT OF COMPETITIVE GLIDING

by JUSTIN WILLS

With clarity, wit and straightforwardness — qualities that he surely inherited from his father, an article by whom will be included in one of the next issues of VOLO A VELA — Justin Wills highlights unquestionable truths and aspects of gliding that must be safeguarded to preserve its spirit. Nothing is more important in this respect than the work of the glider pilots, of all of them. This concept is also the one at the basis of the Vip club, which hopes to have as many pilots as possible sharing their experiences, giving advice and asking questions to other pilots. And now let's read Justin Wills's opinion. All comments will be welcome.

R.F.

Mr. President, Members of the Bureau, and International Delegates.

I am most grateful for the invitation to address you all, and am honoured by the occasion. I never imagined that my Memorandum on competitive gliding, which I wrote hastily for my team manager on our return from Benalla, would result in my being here today. In view of some of the remarks I made about the CIVV perhaps I should say at this point, as a measure of self-protection, that I am not going to make any further comments on the structure and constitution of CIVV now! Having played some part in initiating a debate on the future direction of competitive soaring, I have read with interest the reports of Tor Johanssen's subcommittee, and have followed the initiatives taken in Norway, Switzerland and the USA. They confirm the view expressed in my paper that the gliding movement has all the necessary energy and imagination to continue to shape its own future.

As a current competition pilot I naturally have views on topical subjects such as the redefinition of classes, alternative types of tasks, improved startline methods and so on, but provided there is a clear understanding of the overall objectives, I am fully confident that a satisfactory consensus amongst the international soaring community can be reached on all these matters. It is the establishment of a philosophical framework that I would like to suggest today.

I think there is a general acceptance of the view set out in my Memorandum that competitive gliding has an enormous influence on the whole gliding movement, and therefore a responsibility towards it. Accordingly, the underlying objectives of competitive gliding should embrace those of gliding generally,

or at very least not run counter to them. This begs the most fundamental question of all:

«What are the special qualities of gliding which make it such a distinctive and appealing sport for all its participants?»

There are probably as many answers to this question as there are glider pilots, but I believe they can be condensed into the following three areas:

Firstly, the sense of individual freedom within a discipline imposed by natural laws.

In an increasingly crowded world, full of correspondingly greater regimentation and conformity, gliding offers the individual the freedom of the sky, to pilot his machine and exploit atmospheric energy as he thinks best within the natural laws of gravity and elemental forces.

This essential quality of gliding gives rise to other important aspects, including:

— the sense of self-determination and self responsibility; possibly the obvious responsibility of pilots for the outcome of each flight has contributed to the remarkable tradition of the gliding movement being administered by glider pilots for glider pilots, and is evidenced by the great concern regarding developments at FAI which we discussed this morning;

— the sense of egalitarianism. Gliding appeals to a wide spectrum of people. Natural laws do not discriminate between individuals on the ground of race, colour, creed, political outlook, sex, age or wealth. You cannot buy a thermal, nor can you seduce one, although many of us often pray for one!

Secondly, the belief in the intrinsic good of the sport; that its beauty and the special fascination of flight enhances the lives and spirits of those who participate in it and encourages the best of their human characteristics, such as initiative, flair, energy, enterprise and intelligence.

I think glider pilots genuinely believe in the expression: «If there were more glider pilots in the world it would be a better place», and this helps explain their wish to communicate the enjoyment of the sport to others.

Thirdly and lastly, the extraordinary degree of co-operation, friendliness and goodwill that exists within the gliding community at all levels, club, National and International. This arises partly from the small size of the movement, from sharing the «evangelical» quality and the love of flight described earlier, and also from the considerable degree of co-operation that has to exist to enable a glider to fly at all.

I believe that the objective of competitive gliding should be to preserve and encourage these essential qualities of the sport.

I would now like to apply this approach to some of the current discussions regarding the future development of competitive gliding.

I described earlier the individualistic quality of the sport. I think this is irreconcilable with a team approach, and that therefore team prizes should be avoided. Likewise, situations that give rise to formalised pair flying should be discouraged, and information from external sources to pilots during flight should be as limited as possible consistent with safety. Gaggle flying transgresses the qualities of individuality, self-determination and initiative, so it is hardly surprising that the majority of pilots dislike it so much. All possible steps should be taken to avoid it.

The quality of freedom suggests that pilots should be able to demonstrate their skills over the widest possible spectrum within the natural constraints of the laws of gravity and elemental forces.

Contests should be devised accordingly: venues should be chosen to provide a variety of conditions, and different venues should be selected in succeeding years. The tasks themselves should be varied, and alternative types should be introduced.

At the risk of being thought to be deliberately controversial, I would add my belief that those countries which have retained the right for gliders to fly in cloud have preserved an aspect of the sport without which it is greatly impoverished. In the UK we can and do regularly fly in cloud during competitions under conditions which competitors regard as safe and effective. I urge those countries where such flying is still permitted to exercise this freedom so that it may be preserved.

The perceived egalitarian quality of gliding has led to the current discussions regarding the redefinition of competition classes, and the possible introduction of a new class, with the objective of reducing the complexity and cost of the aircraft themselves. It was precisely this excellent intention that led to the introduction of the Standard Class in 1958. I would argue that it has been the failure to monitor and direct the development of the Standard Class over the last 30 years that has led to it no longer meeting these objectives, but rather developing into a serious rival for the 15 Metre Class, whose own validity is therefore now in question. The outcome of the design studies for the fourth class will be interesting, but I also believe the definition of the Standard Class should be urgently reconsidered.

The strong feeling of comradeship that exists among gliding enthusiasts needs a method of mutual recognition. This is admirably fulfilled by the distinctive gliding badge, although nobody today can regard the various badge awards as a meaningful comparison of pilot skills. To do that would require a complex handicapping system to take into account both the type of aircraft used and the country, or even location within a

country, where the flight was made, and even then would have obvious imperfections.

I think the long established badge requirements should stand. However, I am convinced the CIVV made a grave error when it introduced rules permitting the use of multiple turnpoint tasks for various badges and diplomas. This reduced the difficulty of such flights at a time when improved aircraft performance was making them easier, and destroyed the continuity of the badge achievement by creating a distinction between those who obtained it «the old way» versus «the new way».

Perhaps most seriously of all, it provided a public perception that the most meritorious award in gliding, namely the 1000Km Diploma, could be obtained without the pilot ever straying more than 150 km from his starting point. I strongly urge the CIVV to withdraw this damaging amendment.

So far I have attempted to show the possible consequences of applying criteria based on individual qualities of our sport to specific topics. However, when considering a matter as complex as the organisation of a World Championship, one has to apply them collectively.

I believe the most disturbing aspect of modern World Championships has been the enormous growth in the size of the Championships organisational bureaucracy. It has been reported that up to 130 people have been involved in running a recent World Championship - 1.25 organisers per contestant. Everyone knows the rules of bureaucracy: (1) bureaucracy begets bureaucracy; - at Benalla the British Team manager found he needed two additional deputy managers to cope; (2) bureaucracy is not necessarily efficient - at Rieti it was, in Benalla less so; (3) bureaucracy is very expensive - the cost of entry fees for the principle contest shows this.

But there are other major disadvantages of large bureaucracies, however well intentioned, when applied to gliding contests.

— Bureaucracy is divisive. A feeling springs up of «them and us» which is completely foreign to gliding, with its history of pilot involvement in every aspect of the sport.

— Bureaucracy produces a sense of formality and inflexibility. Pilots lose their sense of self-determination and individuality.

— Bureaucracy can appear self-serving, leading the pilots to question for whose benefit the competition is being held.

— Bureaucracy has a tendency to promote pomp and ceremony unconnected with the sport itself. At both of the recent World Championships I have marched around an arena preceded by a girl dressed in white - although what quality of gliding she is supposed to represent other than my inability to carry a plaque bearing my country's name I cannot imagine! - and variously listened to demands for workers' rights, good wishes from politicians and observed, whilst melting under the Australian sun, the extraordinary sight of mini-kilted majorettes strutting to the accompaniment of bagpipes!

Seriously, I believe there is a real need for World Gliding Championships to provide a public spectacle to those who are interested enough to come and watch. But this should be aimed at presenting gliding as it really is. I would like to suggest that a special type of new task is devised which would enable a commentator to provide spectators with both interesting reports and sightings of gliders as they performed the task, together with the results as they finished. The organisers should declare in advance that specific days during the contest will be open days to the public, and on at least one of these such a task should be set.

But above all my plea is for simpler, cheaper, less formal contest organisations, to which the pilots themselves may contribute

either on a regular or rota basis. This, coupled with smaller entry lists will contribute enormously to cheaper, more friendly contests without necessarily any loss of competition quality. This brings me finally to the discussion regarding the Olympics. As will be guessed from my remarks about contest organisation, I am totally opposed to soaring becoming an Olympic sport. Apart from the sheer mechanistic difficulties of arranging Championships at the same time and location as an Olympic Games, I believe participation would conflict with practically all the essential qualities of cross country gliding. It would raise a host of distinctions that the gliding community regards as irrelevant, such as those between amateur and professional, male and female, and supposed political convictions, whilst involving misplaced conceptions of national pride, and the whole Olympic bureaucratic juggernaut. To those who advocate joining the Olympic movement on the grounds that it would bring beneficial publicity to our sport, I would suggest they are mistaken. At best it would provide a public spectacle of soaring totally alien to the true nature of the sport, at the risk of debasing the fundamental qualities on which it depends together with the loss of its control. Furthermore, I believe the public is no longer so impressed by the Olympic spectacle. It is significant that the participant who received the most media coverage at the recent Winter Olympics was «Eddie the Eagle» - the British ski jumper whose obvious inexperience was so great that he aroused the

sympathy of the crowd who could identify with his efforts, to the substantial exclusion of the other slicker automatons who gained the medals. If I were on the IOC I would advocate restricting future Olympics to the original Grecian sports of running, jumping and throwing.

I am conscious of having subjected you all to my views based on my innermost beliefs. I feel I should apologise - at least for the un-British nature of this approach, but there are times when an individual or an organisation should nail its philosophical colours to the mast. I will therefore end with two personal observations.

The word freedom for me is a positive concept, implying that everything is permitted unless specifically proscribed. All too often regulatory bodies proceed from the opposite perspective. The word discipline has two meanings: the discipline imposed by the laws of nature is the discipline of retribution if the laws are transgressed. If a glider is flown near the ground with inadequate airspeed it will crash. At school we called this the discipline of the cane. But discipline exercised by mature intelligent people amongst themselves comes from the word disciple, one who follows his leader because he believes in him and trusts him. It is this leadership by example that the gliding movement needs from the competition community, and ultimately from those of you gathered here charged with governing that community.

Thank you.

JUSTIN WILLS



RIETI: AERO CLUB CENTRALE DI VOLO A VELA

ELAN

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

DG 101 G ELAN:

Aliante Classe Standard - Efficienza max. 1:39 a 105 Km/h - Velocità max. 260 Km/h
Capottina «pezzo unico» incernierata in punta - Eccezionale visibilità, grande maneggevolezza.
GRANDE VERSATILITÀ - ADATTO AD OGNI TIPO DI UTILIZZO
Rapida consegna.
STRAORDINARIAMENTE ELEGANTE E... STUPENDAMENTE ECONOMICO!!
(OMOLOGATO RAI)

DG 300 ELAN:

ALIANTE DI ALTE PRESTAZIONI CLASSE STANDARD
Efficienza: 1:41 (32 Kg/mq) - 1:42 (50,6 Kg/mq)
NUOVO PROFILO CON TURBOLATORI SOFFIANTI
SERBATOIO BALLAST PIANO VERTICALE
CONNESSIONE AUTOMATICA DI TUTTI I COMANDI
FORMIDABILI PRESTAZIONI: LO STANDARD... PIÙ!!
(OMOLOGATO RAI)

ELAN

*Tecnologia d'avanguardia
e grande serietà!*

Contattate:

DE MARCO PAOLO

33044 MANZANO (UD)

Via G. Marconi, 22 - Tel. (0432) 755045

inda

*nel bagno
accessori necessari*

**INDUSTRIA NAZIONALE DEGLI ACCESSORI
S.p.A.**

Sede:

21032 CARAVATE (Varese) - Italia

telefono (332) 601151

telex 380481 INDACC

telefax (332) 603117



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.

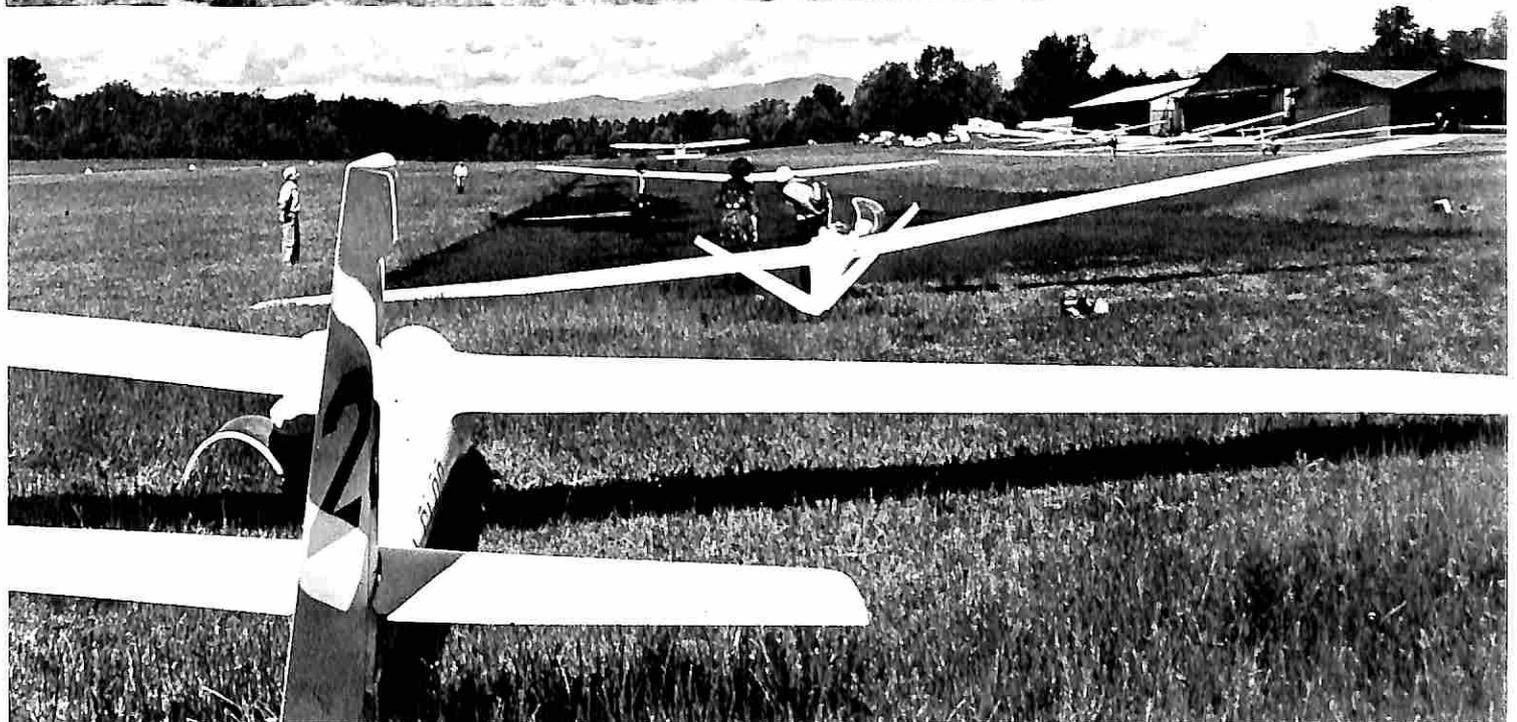
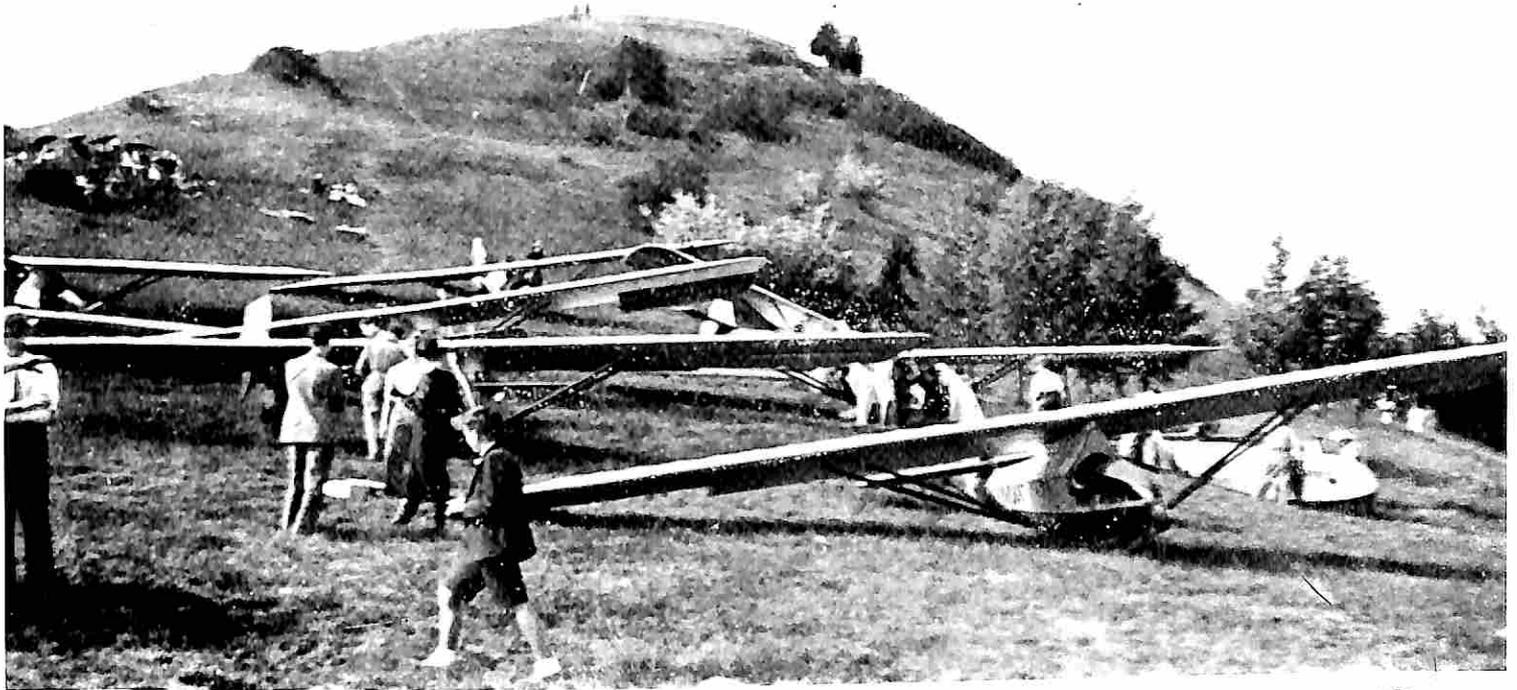
I volovelisti sono invitati a segnalarci altri nominativi che a loro giudizio — e nostro — possono essere compresi in questo elenco.

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

<p>HOTEL VILLA TIZZI - RISTORANTE Tel. 0746/688956 Poggio Bustone - RIETI</p>	<p>GRANDE ALBERGO QUATTRO STAGIONI Direz.: A. Colangeli Tel. 0746/43306-47705 - RIETI</p>
<p>HOTEL MIRAMONTI (da Checco) Piazza Oberdan 7 Tel. 0746/41333-43350 - RIETI</p>	<p>HOTEL BLU - 2^a cat. Via Salaria per l'Aquila, 18 Tel. 0746/43064 - RIETI</p>
<p>HOTEL SERENA Viale della Gioventù 17 Tel. 0746/45343 - RIETI</p>	<p>HOTEL CAVOUR (sul Velino) interamente rinnovato Amm.ri Sigg. Torda Tel. 0746/485252</p>

<p>RISTORANTE CHECCO AL CALICE D'ORO Via Marchetti 10 Tel. 0746/44271 - RIETI</p>	<p>RISTORANTE HOTEL « BELVEDERE » GRECCIO - RIETI Tel. 0746/753096</p>
<p>RISTORANTE VOLO A VELA Al vostro servizio sul campo di volo</p>	<p>PASTICCERIA E GELATERIA « S. HONORE' » Via Cintia 154 Tel. 0746/47723 - RIETI</p>
<p>TAPIS VOLANT Tappeti orientali, cineserie, oggettistica P.za M. Vittori, 2 - Tel. 480168 - RIETI</p>	<p>RISTORANTE « DA MARIA » Morro Reatino - RIETI Tel. 0746/648074</p>
<p>GRASSI SPORT Piazza Vittorio Emanuele 13 - RIETI</p>	<p>BOUTIQUE DEL REGALO GIOIELLERIA Cesare Amici - Via Cintia 97 Tel. 0746/47713 - RIETI</p>
<p>KERAMOS cristallerie - oggettistica Piazza San Rufo, 7 - Tel. 40147 RIETI</p>	<p>PORCELLANE CRISTALLERIA ARGENTERIA De Angelis Elio Via Velinia - RIETI</p>
<p>MUSICA - SPORT Luciani Aimone Via Cintia 83 - Tel. 45103 - RIETI</p>	<p>CARTOLIBRERIA SAPERE Viale Maraini - RIETI</p>
<p>TORREFAZIONE OLIMPICA Oswaldo Faraglia Viale Matteucci 86-92 - RIETI</p>	<p>FARMACIA COLANGELI Via Pescheria 5 - Tel. 41368 RIETI</p>
<p>STAZIONE DI SERVIZIO E LAVAGGIO AUTO Angelucci Giancarlo Via Angelo Maria Ricci 107 Tel. 0746/481297 - RIETI</p>	<p>ELETTRAUTO RINALDI ANTONIO Via Paolessi 50-52 - RIETI</p>

Oltre cinquant'anni di volo a vela



A.V.A.L.

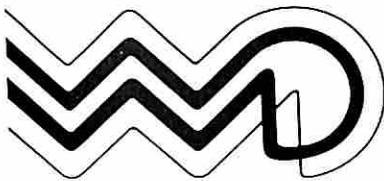
**Aeroclub Volovelistico Alta Lombardia
VARESE - Calcinate del Pesce**



**HOFFMANN
AIRCRAFT**

die neue
H36DIMONA
Mk II

GLASFASER ITALIANA srl
24030 VALBREMBO - TEL. 035/631011



Walter Dittel GmbH
Luftfahrtgerätebau

Erpftinger Straße 36, Postfach 260
D-3910 Landsberg/Lech 1

AG

GRITTI SPA

I-39100 BOLZANO/BOZEN

Via Maso della Pieve 72 Pfarrhofstrasse

P.O. Box 89 - 90

Tel. 0471/940001 (5 linee)

Telex 400312 GRITTI I



FSG 60M

Il ricetrasmittitore ideale

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



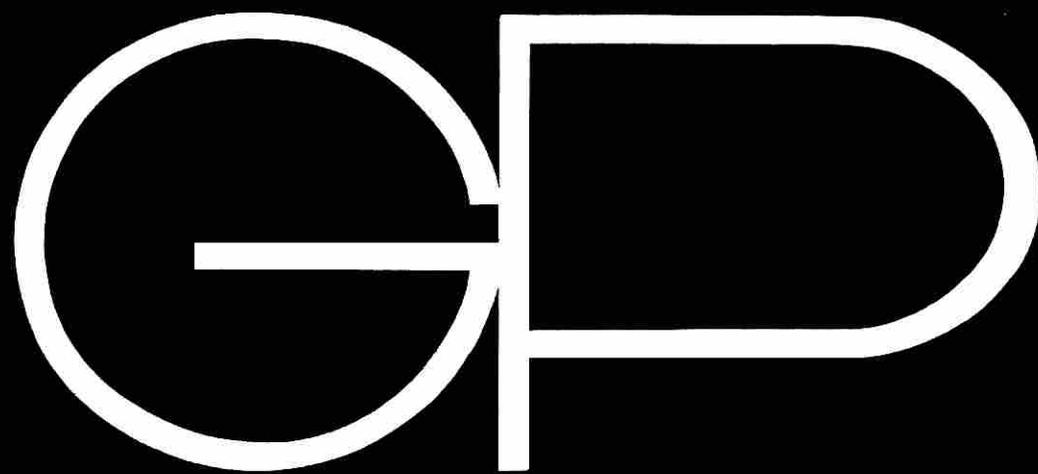
FSG 50

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



FSG 4 / FSG 5

- FSG 4 : Ricetrasmittitore palmare 6 canali dei 720 preprogrammati, antenna flessibile.
- FSG 4/01 : Come FSG 4, ma con opposizione sidetone per uso con cuffia microfono o casco.
- FSG 5 : 720 canali liberamente selezionabili, indicatore di frequenza illuminato, antenna flessibile.
- FSG 5/01 : Come FSG 5, ma con opzione sidetone per uso con cuffia microfono o casco.



moda maglia

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

UNISYS

Unisys Italia S.p.A.
20159 Milano - Via B. Crespi, 57 - Tel. (02) 69851

G. GIUSTI

21013 GALLARATE (Va)

Via Torino, 8 - Telefono (0331) 781.368

CONCESSIONARIO:

Batterie dryfit



Sonnenschein

COMPONENTI ELETTRONICI



dal 1886...



*...continuiamo una tradizione di qualità e prezzo
ottenuta con i migliori macchinari*

BUSTE:

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

BUSTE TEXSO:

Rinforzate con fili di nylon e con polietilene.

ETICHETTE:

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



S.p.A.

Via Chivasso 5 - ☎ 959.38.17 - 959.14.85

10096

LEUMANN

(Torino)

Thiene: 7-15 maggio Campionato Italiano 15 metri

Potremmo ripetere il ritornello della gara di volo a vela come sicuro rimedio alla siccità. E così è stato, fino ad ora, un po' dappertutto, in questa primavera dai balzani risvolti meteorologici, ma, tutto sommato, in termini statistici corretti. Ricordo poche stagioni, al 46° di latitudine, con il riscaldamento centrale tranquillamente spento, nel mese di maggio.

Il campionato, seppure al pelo, l'abbiamo concluso, con quattro prove valide su sei giorni volati al limite della caparbietà.

Thiene ha offerto forse l'unico territorio d'Italia in cui sia stato possibile volare decentemente in quei giorni. Quella pedemontana che scorre, quasi senza discontinuità tra Schio (boccale di Dio: quanta acqua!), ed il Friuli, così ben orientata per i venti da sud-est, è stata veramente un ben di dio. Quel paio di tentativi (a nord ed a sud) di staccarsi dalla stessa hanno conseguito risultati sconcertanti, seppure supportati da mirabili cantonate meteo, secondo le più sane tradizioni nostre. Bravi però il Colonnello ed il Capitano, con l'ausilio di Enrico Mioni e le sue moderne tecniche soaring, senza il cui ottimismo non avremmo neppure allineato gli alianti.

Un flash veloce, per non perdere il numero di VOLO A VELA In stampa (ma Renzo, possibile che siamo sempre in emergenza!) sulla gara, riservandomi di ritornarci più a lungo, magari impiegando un po' di tempo degli ozi finlandesi. Tre gare tradizionali per i 20 iscritti: 217 + 153 + 253 Km ed una gara di area prescritta a tempo limitato (3 ore) con un massimo di 245 Km (regole CIM). Quest'ultima è stata discussa in modo sereno e franco (i russi dicono così quando si arriva ai cazzotti) durante il briefing relativo ed ha contribuito a rendere valido il campionato. La tabella dei risultati è eloquente: Giorgio Galetto ha vinto meritatamente; qualche altro commento verrà.

E il resto? Benissimo gli amici di Thiene per l'organizzazione impeccabile, l'ospitalità e tanta cordialità.

Neppure un graffio agli alianti e serenità generale. Ed anche divertimento.

A presto!

PIERO P.

Ecco la classifica finale:

1	Y	Galetto Giorgio	Ae.C. Bolzano	LS 6	2941
2	AG	Gritti Angelo	AVA Valbrembo	DG 300	2827
3	E22	Pronzati Attilio	AVAL Varese	Ventus	2820
4	3A	Avanzini Luciano	AVAL Varese	Discus	2737
5	EC	Corbellini Eugenio	A.V.M. Milano	LS 6	2705
6	CC	Costa Corrado	AVAL Varese	ASW 20	2664
7	82	Colombo Vittorio	AVAL Varese	ASW 20	2619
8	SL	Secomandi Maurizio	AVAL Varese	ASW 20	2595
9	65	Pronzati Marco	AVAL Varese	Discus	2520
10	WJ	Vergani Walter	AVAL Varese	Ventus	2512
11	B6	Monti Roberto	AVAL Varese	ASW 20 A	2495
12	AS	Villa Alessandro	A.V.M. Milano	ASW 20 A	2440
13	X	Balestra Bernardo	Ae.C. Rieti	LS 3 A	2354
14	9A	Giacobbe Secondino	Aerovela	ASW 20	2092
15	VF	Fontana Vittorio	AVAL Varese	LS 6	1939
16	W	Paris Giorgio	Ae.C. Trento	ASW 20 F	1358
17	VE	Borellini Giuseppe	AVAL Varese	DG 200	592
18	GG	Pasin Vittorio	Ae.C. Thiene	DG 400	0
18	CW	Marzotto Gianluigi	Ae.C. Thiene	Kestrel 17	0
18	72	Grazioli Paolo	Ae.C. Thiene	DG 400	0

Campionato Italiano di distanza

La Direzione del Campionato ci ha trasmesso le seguenti classifiche provvisorie alla data del 24 maggio:

Classe monoposti

1. Gostner Thomas - Bolzano	p. 2060	2 v
2. Kastlunger Erich - Bolzano	p. 1870	2 v
3. Monti Roberto - Varese	p. 1859	2 v
4. Tschager Georg - Bolzano	p. 1596	2 v
5. Biagi Marco - Milano	p. 1306	2 v
6. Gritti Angelo - Valbrembo	p. 1094	2 v
7. Brigliadori R.J. - Milano	p. 1033	1 v
8. Pronzati Attilio - Varese	p. 1018	1 v
9. Bertoncini Luigi - Milano	p. 977	1 v

(seguono altri otto concorrenti)

Classe biposti

1. Mussio/Capoferri - Valbrembo	p. 826	1 v
2. Pronzati/Orsi A. - Varese	p. 808	1 v
3. Ghiorzo/Carugati - Milano	p. 587	1 v

Classe motoalianti

1. Manzoni Roberto - Varese	p. 1320	2 v
-----------------------------	---------	-----

Le condizioni meteo non hanno certamente contribuito ad una più ampia partecipazione, confidiamo però in una netta ripresa, anche per la possibilità di aprire «sfide» interne o a distanza, anche tra singoli volovelisti.

Un buon successo di questo Campionato indurrà certamente la C.S. alle opportune modifiche affinché con il prossimo anno venga facilitata ed incentivata la partecipazione dei volovelisti che devono ancora «entrare» nello spirito della competizione sportiva.

Italiani sempre più bravi nel valzer viennese: Brigliadori e Gavazzi vittoriosi ai premondiali di Wiener Neustadt

Che strano questo nostro volo a vela: da una parte riesce a malapena a raccogliere i concorrenti per rendere validi i campionati nazionali, dall'altra si permette, con i suoi tenori, di andare a vincere (dopo il successo di Leonardo dell'anno scorso sullo stesso terreno) i premondiali, nella standard ancora con Brigliadori e nella libera con Gavazzi (in biposto con Mantica), piazzando inoltre Ghiorzo nei primi dieci nella 15 metri.

Grazie alla incredibile lentezza dello scoring austriaco, scriviamo queste prime frettolose note valendoci di calcoli approssimativi che abbiamo dovuto farci da soli, che peraltro non lasciano dubbi sulla sostanza dei risultati.

La stessa nefasta situazione meteorologica che ha interessato l'Italia settentrionale, ha fortemente danneggiato anche le gare austriache (12-25 maggio). Dopo tre prove, l'ultima delle quali con tutti fuori campo sotto i temporali, ci sono stati quattro giorni di turismo forzato. Poi gli ultimi quattro giorni hanno consentito, grazie anche alla eccezionale bravura del meteorologo (ed esperto volovelista) Trimmel, di trarre il massimo da una situazione in miglioramento, con gare di estremo interesse ai fini della conoscenza del terreno di gara ed altamente selettive.

Dei nostri piloti, Leonardo, nella standard che vedeva alla partenza tra gli altri anche due campioni mondiali in carica, Kuittinen e Spreckley, iniziava mantenendosi sempre nelle prime posizioni per portarsi in testa dopo la quarta prova. Una disgraziatissima sesta prova (difficilissimo il passaggio dalla pianura alla montagna, che ha messo in crisi molti piloti) gli faceva perdere il primato per soli tre punti. Le più regolari condizioni dell'ultima prova (che è stata anche la più lunga) gli consentivano di riprendere la testa con autorità e vincere con un vantaggio di una cinquantina di punti.

Molto diversa la prova di Gavazzi, al suo esordio in biposto con Mantica. Concludeva infatti al sesto posto, senza acuti, le prime tre prove per poi scatenarsi nella seconda parte della gara. Vinceva la quarta prova portandosi al comando e, dopo una pausa nella successiva (area prescritta), prendeva un vantaggio incolmabile nella sesta prova (velocità su percorso a scelta del concorrente) per difendere agevolmente il primato nell'ultima e finire con quasi duecento punti sul secondo.

Ghiorzo, nella 15 metri dominata da Wills, vincitore di quattro prove, iniziava bene (quarto dopo le prime tre giornate), poi si perdeva un po' nella seconda parte della gara per finire ottavo. Che sarebbe un risultato tutt'altro che da buttare, considerando il campo comprendente una ventina di austriaci ed una dozzina di stranieri di tutto riguardo, se non fosse inevitabilmente raffrontato con quello dei suoi colleghi più anziani.

Ritourneremo con più calma, e speriamo con i risultati definitivi, su queste esperienze austriache. Ecco per adesso un po' di classifiche finali:

Standard:

1. Brigliadori (Discus)
2. Felbermayr (A - LS 4)
3. Falkensammer (A - Discus)

15 metri:

1. Wills (GB - LS 6)
2. Just (A - ASW 20C)
3. Kuusisto (SF - Ventus C)

Libera:

1. Gavazzi (ASW 25)
2. Kurtsjens (NL - Nimbus 3)
3. Asikainen (SF - Nimbus 3)

SMILIAN CIBIC

Incontri internazionali giovani volovelisti

La gioventù sportiva dell'Aero Club tedesco organizza ogni anno incontri internazionali per la gioventù di volo a vela. Giovani di diversi paesi europei si incontrano a Hirzenhain per imparare in una comunità internazionale il volo a vela e per conoscersi meglio.

Questi programmi sono in parte sovvenzionati dal governo della Repubblica federale di Germania, di conseguenza è possibile offrire ai giovani corsi a prezzi ridotti.

Gli stages ancora da svolgere sono i seguenti:

S4 28.06/15.07 S5 26.07/12.08

S6 16.08/02.09 e S7 05.09/17.09.

I costi di partecipazione, comprendenti vitto, alloggio ed attività volovelistica, sono i seguenti:

S4-5-6 DM 980, S7 DM 710.

Ulteriori informazioni possono essere richieste alla nostra redazione o scrivendo direttamente al seguente indirizzo:

HAUS DER LUFTSPORTJUGEND E.V.

FRITS-STAMER-HAUS

D 6345 ESCHENBURG 4 - HIRZENHAIN

Telefono: 02770-625

L'Annuario Italiano dello Sport

Nel numero precedente abbiamo segnalato la prossima uscita in prima edizione 1987/88 dell'Annuario Italiano dello Sport.

Il volume racchiude, nelle mille pagine di testo, il panorama più completo mai realizzato sul mondo dello sport in Italia. Gli interessati possono prenotarsi scrivendo alla ELR Edizioni srl, Via Lampertico 13, 00191 Roma, Tel. 06/3276803.

XVI Trofeo Città di Torino

Nella (vana?) attesa dell'articolo, ecco la classifica finale:

Cl.	N.	Concorrente	P.01	P.02	P.03	P.04	P.05	Tot.
1	GM	Marchisio G.	38	258	476	594	313	1679
2	AC	Beozzi	13	375	561	428	200	1577
3	4	Dall'Amico P.	0	173	597	372	196	1338
4	AP	Passarelli M.	17	263	429	413	168	1290
5	A3	Giacobbe D.	14	263	191	487	193	1148
6	ET	Tessera E.	0	0	570	400	126	1096
7	C	Grinza C.	19	122	563	369	0	1073
8	H	Mion P.	14	209	352	267	76	918
9	I	Giacinto G.	8	263	301	277	50	899
10	E	Borrelli Dibari	0	103	344	341	0	788
11	IX	Caimotto G.	37	0	498	234	0	769
12	8	Francesco D.	0	106	402	241	0	749
13	F	Nuccio P.	14	121	256	331	0	722
14	A	Bonzi A.	0	0	336	356	0	692
15	L	Danieli L.	13	55	338	148	131	685
16	D1	Rasero D.	0	0	195	346	75	616
17	GW	Amalberti R.	0	175	291	142	0	608
18	R	Peccolo L.	12	17	404	24	75	532
19	511	Danesy E.	0	0	0	510	0	510
20	EG	Lucco G.	0	141	341	0	0	482
21	IC	Castagno G.	10	125	299	0	0	434
22	44	Actis D.	0	98	0	0	0	98
23	144	Videtta F.	0	0	0	0	0	0

Trofeo Colli Briantei

Annegatissima 13ª edizione del Trofeo «idro»colli Briantei.

Delle tre classi in gara solo la monoposti ha effettuato le due prove necessarie per la convalida. Per tutti i temi è valsa la distanza e non la velocità! Ecco la classifica della monoposti:

1° Cattaneo Fausto,

2° Brigliadori Riccardo s. 3° Cappi Clemente.

La squadra italiana in partenza per la Finlandia

I Campionati europei si svolgeranno in Finlandia dal 12 al 25 giugno, la nostra rappresentativa sarà così composta:

Classe standard:

Bertoncini Luigi Discus b
Monti Roberto Discus b

Classe 15 metri:

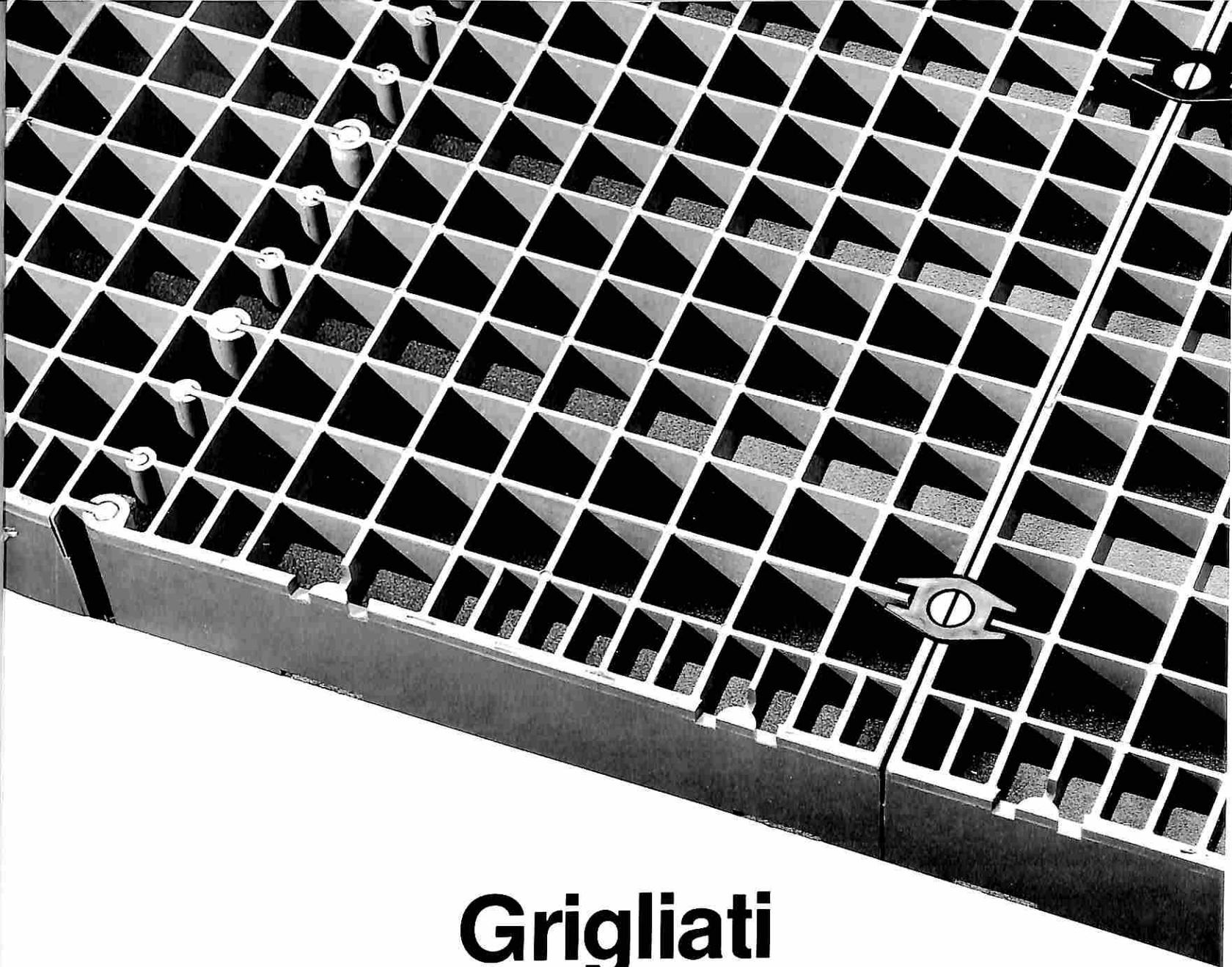
Galetto Giorgio LS 6b
Urbani Luca ASW 20

Classe libera:

Vergani Walter ASW 22

Caposquadra: Piero Pugnetti

A tutti loro il nostro affettuoso: in becco all'aquila!!!



Grigliati per pavimentazioni

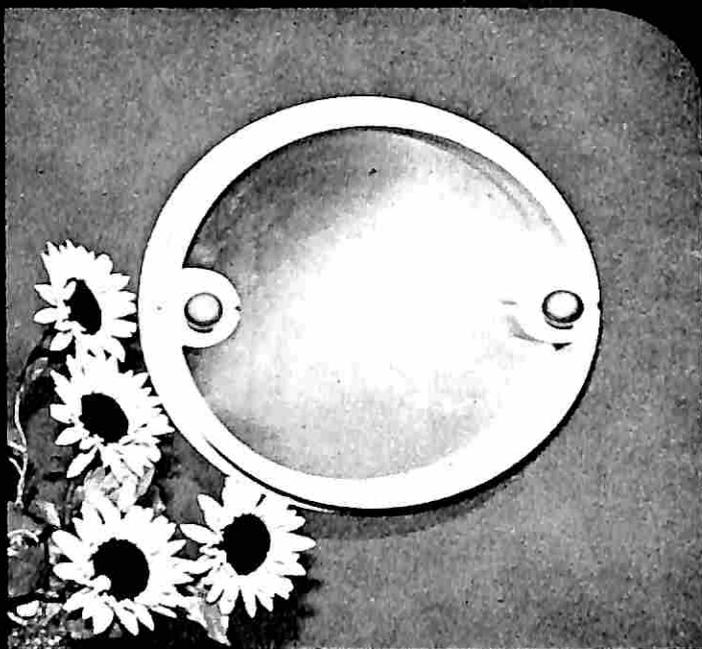
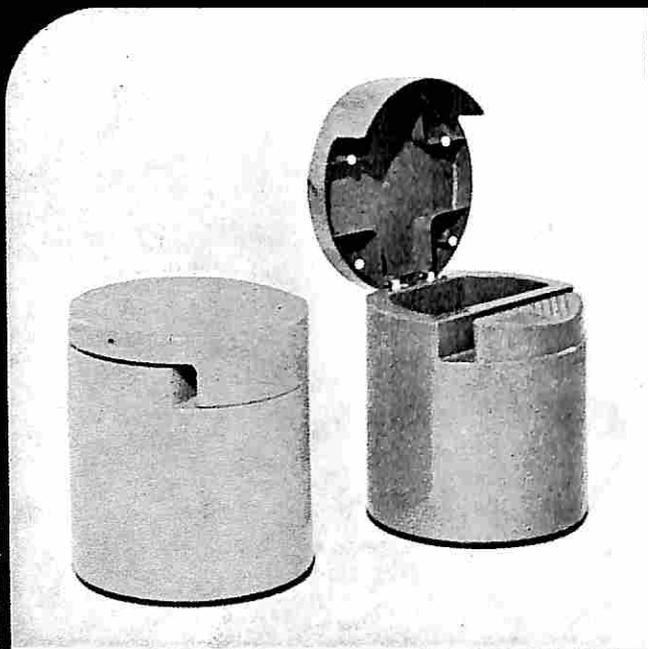
I grigliati Mazzucchelli in ABS e in Polipropilene, facilissimi da montare, hanno un disegno a canali aperti, per un'alta capacità drenante della superficie coperta. Le ottime caratteristiche meccaniche, fisiche ed elettriche consentono grande resistenza agli agenti chimici, atmosferici, alla temperatura ed agli urti.

Pavimentazione per centrali termiche, impianti galvanici, tintorie, concerie, verniciature, docce, salumifici, macelli, sale macchine, impianti di lavaggio, pontili galleggianti, impianti di depurazione, celle frigorifere, stand per fiere, coperture vasche, zone areazione e luce, intercapedini e controsoffittature anticondensa, piste carrellabili su spiagge, impianti elettrici (collaudati ENPI per tensioni fino a 6000 V).
Per informazioni telefonare al numero 0331-856553.



MAZZUCHELLI

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



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

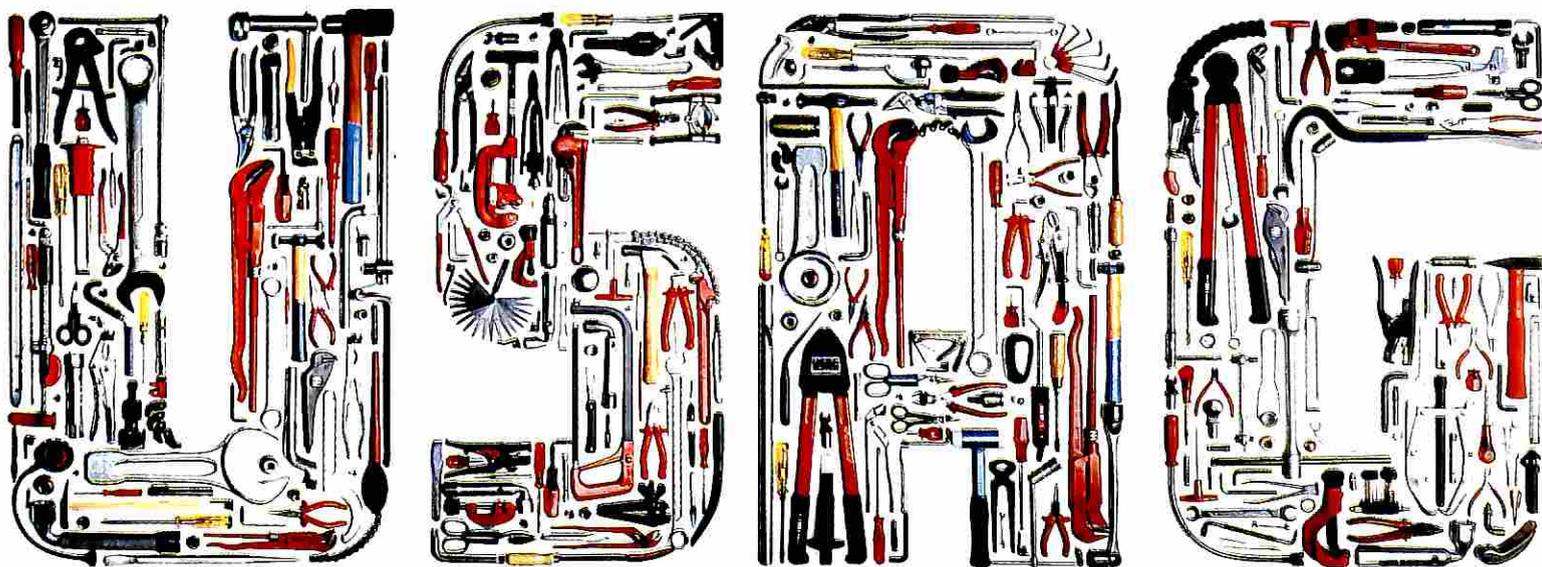
21026 OLTRONA DI GAVIRATE / VARESE

Utensili professionali a mano.

Affidati ai 60 anni di esperienza USAG.
60 anni di progettazione e ricerca.
60 anni che hanno portato ad una gamma di 3.400 utensili tecnologicamente perfetti e ad una rete di distribuzione efficiente e puntuale in tutta Italia.

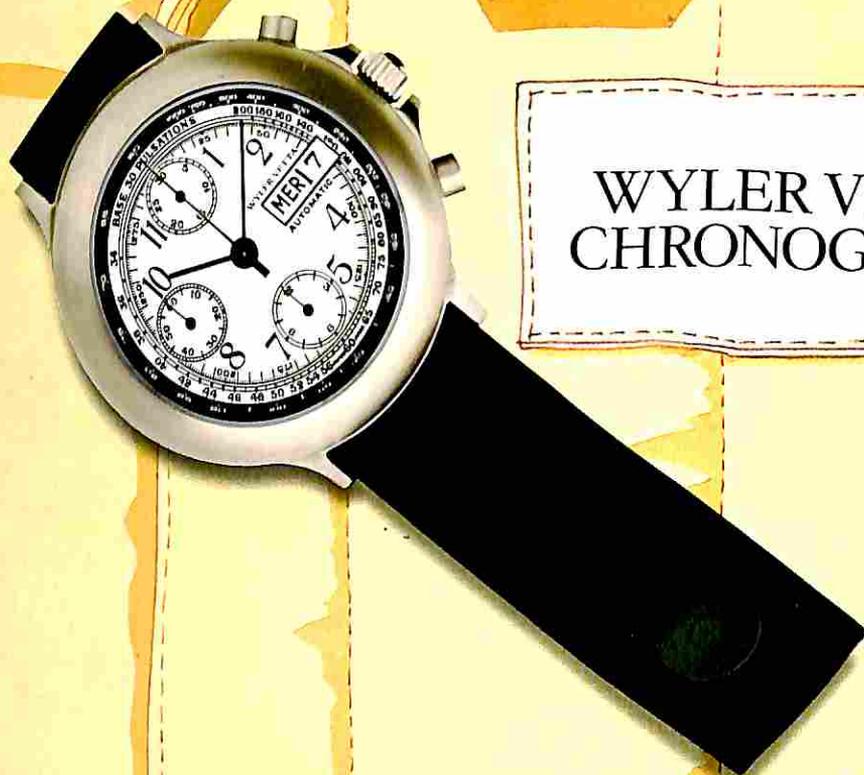
Non per nulla, perfino la squadra corse della Ferrari ha scelto la qualità "Vanadium USAG extra".

Una scelta che puoi fare anche tu.



**FORNITORE UFFICIALE
DELLA SCUDERIA FERRARI**





WYLER VETTA
CHRONOGRAPH

Wyler Vetta "Chronograph" al titanio. Diverso dagli altri, come te.

È un orologio sportivo? Certo. È dotato di meccanismo automatico, di tutte le funzioni cronometriche, di scala medical e scala tachimetrica. Interessante, e poi? Poi, è provvisto, oltre al day-date, di contasecondi, contaminiti, contaore e sfera contasecondi centrale a 1/5 di secondo. Ed è anche impermeabile fino a 10 atm: più completo di così! Sì, d'accordo, ma esteticamente com'è? Guardalo. La sua cassa è addirittura al titanio, sinonimo della più alta e raffinata tecnologia in fatto di orologi; per non parlare del vetro minerale antigraffio e del cinturino regolabile in caucciù con la praticissima chiusura a pressione. Che ne dici? Mi pare che sia molto più di un semplice sportivo! Infatti: Chronograph si distingue dagli altri, come te.

WYLER VETTA

Distribuito in Italia da I. BINDA S.p.A. - Via Cusani, 4 - Milano